

**MAANPUOLUSTUS-  
KORKEAKOULU**

**Sotahistorian laitos**

Petteri Jouko –  
Harri Niskanen

**ISO-BRITANNIAN  
MERIKULJETUKSET JA  
MAAOPERAATIOT FALKLANDIN  
SODASSA**

Julkaisusarja 2 No:6



**Petteri Jouko - Harri Niskanen**

**ISON-BRITANNIAN MERIKULJETUKSET JA  
MAAOPERAATIO FALKLANDIN SODASSA**

**Summary  
THE FALKLANDS WAR -  
THE BRITISHSEA LIFT AND LAND OPERATIONS**

**MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU  
Sotahistorian laitos  
Helsinki 2000**

Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian laitoksen julkaisusarja 2  
N:6

## ENGLISH SUMMARY

Laura Loikkanen

© Tekijät ja Maanpuolustus-  
korkeakoulu,  
sotahistorian laitos

ISBN 951-25-1163  
ISSN 1456-4874

Hakapaino Oy  
Helsinki 2000

Lukijalle

Maanpuolustuskorkeakoulun sotahistorian laitoksen päätoiminta-alueita ovat sotahistorian opetus upseerin perus- ja jatkokoulutuksessa sekä sotahistorian tutkimus. Suomen sotahistoria, uusimman ajan sotataidon historia ja sotataidon teorian kehittyminen ovat opetuksessa ja tutkimuksessa pääkohteina. Tutkimustoiminnan tavoitteena on tukea paitsi sotahistorian myös operatiotaidon ja taktiikan, johtamistaidon, strategian ja sotatekniikan opetusta Maanpuolustuskorkeakoulussa.

Kun virallinen sotahistorian tutkimus oli pitkän ajan keskittynyt laajojen kirjasarjojen tuottamiseen Suomen sodista 1939-1945, on sotahistorian laitoksen tutkimusten ja julkaisujen ajallinen painopiste viime vuosina ollut toisen maailmansodan jälkeisessä ajassa ja näkökulma useimmiten sotataidollinen.

Sotahistorian laitoksella on kolme julkaisusarjaa:

- Sotahistorian laitoksen julkaisu- sarjassa julkaistaan laajoja tutkimuksia, kuten väitöskirjoja
- Sotahistorian laitoksen tutkimuksia- sarjassa julkaistaan tutkimusraportteja ja Maanpuolustuskorkeakoulun opiskelijoitten opinnäytetöitä
- Sotahistorian laitoksen tutkimusselesteita- sarjassa julkaistaan seminaaritöitä ja työpapereita.

Nyt julkaistavan työn " Iso-Britannian merikuljetukset ja maaoperaatiot Falklandin sodassa " luvut 1 ja 5 on laatinut yleisesikuntamajuri Petteri Jouko, joka toimii opettajana ja tutkijana sotahistorian laitoksella. Luvut 2-4 on kirjoittanut yleisesikuntamajuri Harri Niskanen. Hän aloittaa työskentelyn Maanpuolustuskorkeakoulussa vuoden 2001 alussa.

Sotahistorian laitoksen puolesta kiitän yleisesikuntamajuri Petteri Joukoa ja yleisesikuntamajuri Harri Niskasta laadukkaasta tutkimustyöstä.

Julkaisun kustannustoimittaja on sotahistorian laitoksen opettaja ja tutkija filosofian tohtori Eero Elfengren.

Helsingissä syyskuussa 2000

Sotahistorian laitoksen johtaja, eversti, VTM Pekka Uutaniemi

# ISON-BRITANNIAN MERIKULJETUKSET JA MAAOPERAATIOT FALKLANDIN SODASSA

## SISÄLLYS

<b>1 Johdanto</b>	<b>7</b>
1.1 Taustaa	7
1.2 Lähteet ja lähdekritiikkiä sekä aikaisempi tutkimus	8
1.3. Käsitteet ja määritelmät	10
<b>2 Ison-Britannian ja Argentiinan suhteiden kiristymisen sodaksi     keväänä 1982</b>	<b>14</b>
2.1 Falklandin saaret operaatioalueena	14
2.2 Sodan syyt	15
2.3 Argentiina valtaa Falklandin saaret	21
2.3.1 Neuvottelut katkeavat	21
2.3.2 Operaatio Azul - maihinnousu	22
2.4 Argentiina vahventaa joukkojaan - puolustus suunnitelmat	26
2.5 Johtopäätöksiä	29
<b>3 Brittien merikuljetukset ja edellytysten luominen maihinnousulle</b>	<b>31</b>
3.1 Merikuljetuskyvyn luominen, kuljetusten valmistelu ja perustaminen	31
3.2 Sota-alusten valmistelu ja laivasto-osaston muodostaminen	35
3.3 Alusten lastaus ja liikkeellelähtö	37
3.4 Harjoittelu merikuljetusten aikana	38
3.5 Purjehdus operaatioalueelle ja merenherruuden hankkiminen	39
3.6 Johtopäätöksiä	44
<b>4 Brittien maihinnousut</b>	<b>48</b>
4.1 Etelä-Georgian valtaus	48
4.2 Falklandin saarille tehtävän maihinnousun valmistelu	49
4.3 Maihinnoususuunnitelma ja alusten ryhmittäminen	53
4.4 Maihinnousu San Carlosiin 21.5.1982	57
4.5 Johtopäätöksiä	63

<b>5 Maasotatoimet</b>	<b>66</b>
5.1 Brittien maasotatoimissa käyttämät joukot	66
5.2 Murtautuminen sillanpäästä ja Goose Greenin taistelu	70
5.3 Britit saartavat Stanleyn	74
5.4 Ratkaisutaistelut	76
5.5 Johtaminen	85
5.5.1 Johtosuhteet	85
5.5.2 Viestitoiminta	87
5.6 Kuninkaallisten ilmavoimien ja laivaston tuki maaoperaatioille	87
5.7 Aselajien tuki	90
5.7.1 Epäsuora tuli	90
5.7.2 Huolto	91
5.7.3 Pioneeritoiminta	94
5.7.4 Ilmatorjunta	95
5.8 Operaatiotaito ja taktiikka	96
 <b>Summary</b>	 <b>99</b>
 <b>LÄHTEET</b>	 <b>110</b>
 <b>LIITTEET</b>	

## **LIITTEET JA KUVAT**

### **LIITTEET**

Liite 1	Falklandin saaret
Liite 2	Kuninkaallisen laivaston käyttöön pakko-otetut alukset
Liite 3	Falklandin sotaan osallistuneet RFA:n alukset
Liite 4	Maasotatoimiin osallistuneet brittijoukot

### **KUVAT**

Kuva 1	Johtamisen tasot
Kuva 2	Argentiinalaisten johtosuhteet Falklandin sodassa
Kuva 3	Argentiinalaisten joukkojen ryhmitys Falklandin saarilla
Kuva 4	Maihinnousu San Carlosiin
Kuva 5	Goose Greenin taistelu
Kuva 6	Kenraali Mooren päätös Stanleyyn valtaamiseksi
Kuva 7	Mount Longdonin taistelu
Kuva 8	Two Sisterssin taistelu
Kuva 9	Mount Harrietin taistelu
Kuva 10	Mount Tumbledownin taistelu
Kuva 11	Wireless Ridgen taistelu
Kuva 12	Brittien johtosuhteet



## 1 JOHDANTO

### 1.1 Taustaa

Keväällä vuonna 1982 Argentiinan ja Ison-Britannian välillä käyty Falklandin sota oli eräs viimeisimmistä ellei viimeisin Ison-Britannian käymistä siirtomaasodista. Sodan siemenet oli kylvetty satoja vuosia aikaisemmin. Poliittinen kriisi kärjistyi asevoiman käytöksi maaliskuun lopussa. Sotatoimet päättyivät argentiinalaisten antautumiseen kesäkuun puolivälissä.

Vaikka Falklandin saariryhmä on kooltaan vain noin 200 km x 150 km, kokonaisoperaatioalueena oli lähes koko eteläisen Atlantin alue. Joukkojen vahvuus saarten alueella oli enimmillään noin 20 000 henkilöä, joiden kuljettamiseen kotimaistaan käytettiin yli sataa laivaa ja useita satoja lentosuorituksia. Argentiinalaiset pystyivät osittain tukeutumaan mantereella sijainneisiin meri- ja ilmatukikohtiinsa. Sitävastoin brittien oli tuotava kaikki operaatiossa tarvittavat elementit mukanaan yli 13 000 km:n (8 000 meripeninkulman = mpk:n) etäisyydeltä. Merikuljetusten onnistuminen oli brittien sodankäynnin selkäranka.

Britit pystyivät saartamaan saariryhmän sekä mereltä että ilmasta. Saaret oli kuitenkin vallattava maavoimilla, jotta argentiinalaiset olisivat antautuneet. Maihinnousu Itä-Falklandille oli vuoden 1956 Suezin kriisin jälkeen suurin maihinnousuoperaatio, jonka britit tekivät omin voimin.

Onnistuneen maihinnousun jälkeen britit löivät määrällisesti tasavahvat argentiinalaiset muutaman viikon mittaisissa sotatoimissa ja valtasivat saarten pääkaupungin Stanleyn. Maaoperaatio jakautui toiminnallisesti kahteen vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa britit loivat toimintaedellytykset ratkaisutaisteluiden aloittamiselle ja keskittivät joukkonsa Stanleyn ympärille. Toisessa vaiheessa brittijoukot valtasivat Stanleyn ympärillä olevat harjannealueet, jolloin argentiinalaiset antautuivat.

## 1.2 Lähteet ja lähdekritiikkiä sekä aikaisempi tutkimus

Tutkimuksen lähdeaineisto koostuu lähes yksinomaan sekundäärisistä kirjallisuuslähteistä, koska sotaan osallistuneiden joukkojen asiakirjat ovat vallitsevan käytännön mukaan salaisia 30 vuotta<sup>1</sup>. Kirjallisuutta on ollut saatavissa runsaasti. Varsinkin viime vuosina Falklandin sodasta on kirjoitettu kriittisesti. Osa kirjoista on kuitenkin enemmän sensaatioon ja taloudelliseen hyötyyn kuin historialliseen totuuteen pyrkiviä.

Suomessa Falklandin sotaa on kuluneen 18 vuoden aikana tutkittu reilussa kymmenessä tutkimuksessa. Tämän julkaisun kirjoittajien yleisesikuntaupseerikursseilla laatimien diplomitöiden lisäksi sotaa on tutkittu aselajikoulujen kapteenikursseilla sekä kadettikursseilla. Näiden tutkielmien käytettävyyttä on rajoittanut niissä käytetyn lähdeaineiston suppeus ja melko pinnallinen käsittely. Tämä osaltaan johtuu siitä, että tutkielmien laatimiseen on ollut varsin vähän aikaa.

Maanpuolustuskorkeakoulun kirjaston tietokannoissa on runsaasti amerikkalaisissa sotakouluissa laadittuja taktiikan tutkimuksia, joissa Falklandin sotaa on käytetty usein esimerkkinä. Suurin osa tutkimuksista on keskittynyt ilma- tai merisotatoimiin. Eniten hyötyä on ollut kahdesta tutkimuksesta: "The Malvinas Conflict: Argentine Practise of Operational Art" ja "The Malvinas War from Argentinine Viewpoint", koska ne kuvaavat sotatapahtumia argentiinalaisten näkökulmasta. Vastapuolen sotilaiden omaa tutkimusta ei ole ollut saatavissa, koska tutkimustyö ei kuulu brittiläisten sotakoulujen opetussuunnitelmiin.

Pääosa Falklandin sotaa käsittelevistä kirjoista on brittien kirjoittamia. Mukanaolleiden sotakirjeenvaihtajien ja komentajatehtävissä olleiden kirjoihin on suhtauduttava kriittisesti, johtuen kirjoittajien näkökulman subjektiivisuudesta. Etenkin sotaa välittömästi seuranneina vuosina ilmestyneissä kirjoissa brittijoukkojen suorituskykyä liioiteltiin suuresti. Argentiinalaisten kirjoittamia kirjoja on ollut saatavissa ainoastaan kaksi kappaletta. Niistä toinen, kahden saarilla sodan aikana palvelleen lääkärin kirjoittama "La Medicina en la Guerra de Malvinas", sisältää tarkkoja tietoja sotaan osallistuneiden argentiinalaisjoukkojen vahvuuksista ja tappioista. Voimakkaasti argentiinalaista näkökulmaa painottava Ruben Moron "The History of the South Atlantic Conflict, The War for the Malvinas" on sotaa käsittelevä yleisteos kuvaten erityisesti ilmavoimien toimintaa.

---

<sup>1</sup> Beaver, Paul: The British Aircraft Carrier. Patrick Stephens, Wellingborough 1984, s. 222.

Falklandin sodan yleiskulku selvitetään hyvin Martin Middlebrookin kirjassa "Task Force". Hänen laajahkossa tuotannossaan on kaksi yhteistä piirrettä - selkeys sekä havainnolliset ja informatiiviset liitteet sotatoimiin osallistuneista joukoista. Middlebrook pyrkii kirjoissaan objektiivisuuteen hankkimalla tietonsa kaikilta sodan osapuolilta joko arkistoista tai haastatteluin. Falklandin sodastakin hän kirjoitti muutama vuosi sodan jälkeen argentiinalaisten toimintaan keskittyvän kirjan "The Fight for the Malvinas". Max Hastingsin ja Simon Jenkinsin kirja "The Battle for Falklands" on eräs parhaista sodan yleiskulkua selvittävistä kirjoista. Kirjoittajilla on selkeä tehtävänjako. Useita sotahistoriaa käsitteleviä kirjoja kirjoittanut Hastings osallistui itse sotaan Daily Express-lehden toimittajana ja kuvailee sotatapahtumat. The Economist-lehden toimittajana toiminut Jenkins taas keskittyy poliittisen tason tapahtumien tarkasteluun. Kolmantena yleisteoksena on käytetty Derek Oakleyn "The Falklands Military Machine". Kirjassa on tapahtuminen lisäksi esitetty brittijoukkojen kokoonpano tarkasti. Selvitetäessä joukkojen ja laivasto-osastojen liikkeitä on Gordon Smithin kirjasta " Battles of the Falklands War" ollut suuri hyöty sen havainnollisten ja yksityiskohtaisten karttojen ansiosta.

Brittien merikuljetusten ja maihinnousujen suoritusperiaatteita selvitetäessä tärkeimpinä lähteinä ovat olleet David Brownin "The Royal Navy and the Falklands War" sekä erityisesti pakko-otettujen alusten käyttöön keskittyvä Roger Villarin "Merchant Ships at War, The Falklands Experience".

Perusteoksena maasotatoimien kartoittamisessa on käytetty vahvennetun 3. Merijalkaväkiprikaatin komentajan, prikaatikenraali Julian Thompsonin teosta "No Picnic, 3. Commando Brigade in the South Atlantic". Tyypillisenä rintamakomentajana Thompson on subjektiivinen ja melko kritiikitön omaa toimintaansa kohtaan, mutta toisaalta hänen voimakas kritiikkinsä ylintä sotilasjohtoa kohtaan on ollut avuksi kartoitettaessa johtamisjärjestelmän toimivuutta. Lippueamiraali Michael Clappin päiväkirjoihin perustuvan teoksen "Amphibious Assault Falklands" suurin ansio on sen yksityiskohtaisuus. Clapp, joka johti kuninkaallisen laivaston aluksista ja pakko-otetuista aluksista muodostettua Maihinnousu-alusosastoa, kuvaa erityisen hyvin maihinnousun ja sitä edeltäneet valmistelut. Maavoimien museon kustantama ja Linda Washingtonin toimittama "Ten Years On" keskittyy täysin maataisteluihin. Kirja koostuu sodassa eri komentajatehtävissä olleiden upseereiden kirjoituksista ja sen suurin anti selkeyden lisäksi ovat kartat ja taulukot joukkojen kokoonpanoista.

Falklandin sodasta on kirjoitettu satoja lehtiartikkeleita, joiden merkitys on ollut tutkimuksen kannalta keskeinen erityisesti perehdyttäessä aselajien toimintoihin. Tutkimuksen kannalta antoisimmat artikkelit on julkaistu korkeatasoisissa "The Army Quarterly and Defence Journal" ja "Rusi"-lehdissä.

### 1.3 Käsitteet ja määritelmät

Tutkimusaiheen käsittelyssä lähtökohdaksi on otettu brittiläisten käsitteiden käyttäminen. Käsitteiden määrittely suomeksi on ollut haaste, koska brittien asevoimien rakenne, joukkojen kokoonpano ja tehtävät sekä kielen rakenne ja sotilasterminologia poikkeavat merkittävästi omistamme. Lisäksi käsitteiden tarkkaa määrittelyä vaikeuttaa vielä se, että edes brittien asevoimien sisällä ei ole yhtenäistä käsitteistöä eikä määritelmiä. Kansallista käsitteistöä kirjavoittaa lisäksi NATO-käsitteistö. Määritelmässä on pääosin käytetty vasta sodan jälkeen 1980-luvun lopulla julkaistua maavoimien doktriinia "Design for Military Operations - The British Military Doctrine". Tähän on kaksi syytä. Ensinnäkin julkaisun kirjoittajat eivät ole onnistuneet saamaan lähteekseen Falklandin sodan aikaisia virallisia määritelmiä. Toisaalta on "Design for Military Operations" on brittien maavoimien ensimmäinen virallinen doktriini, jonka syntyyn Falklandin sodallakin oli todennäköisesti jonkinasteinen vaikutus.

Sodankäynnin ja johtamisen tasoja määriteltäessä suomalainen ja brittiläinen käytäntö poikkeavat toisistaan merkittävästi. Suomessa sodankäynnin tasot määritellään joukon koon mukaan, kun taas brittiläisen käytännön mukaan toiminnan päämäärä ja sen vaikutus määrittävät sodankäynnin tason. Esimerkiksi Suomessa strateginen taso käsittelee koko puolustusvoimia ja joskus maanpuolustusalueita<sup>2</sup>.

Falklandin sodan aikana britit käyttivät sotilasterminologiassaan vain kahta sodankäynnin tasoa, strategista ja taktista. "*Strateginen*"- status annettiin joukolle, toiminnalle tai asejärjestelmälle, jolla voitiin suoraan vaikuttaa sodan lopputulokseen. Esimerkiksi prikaatikenraali Julian Thompson muutti maihinnousujärjestystä Falklandeilla saatuaan virheellisen tiedon kahden komppanian suuruudesta argentiinalaisosastosta muutaman kymmenen kilometrin päässä maihinnousurannasta. Hän määritteli osaston argentiinalaisten strategiseksi reserviksi, koska sen vastahyökkäys olisi voinut vaikuttaa maihinnousuun ja täten myös koko sodan lopputulokseen<sup>3</sup>. *Taktisella* tasolla tarkoitettiin puolestaan

<sup>2</sup> Kenttäohjesääntö, Yleinen osa. Pääesikunta, operatiivinen osasto, Vaasa 1995, s. 159 - 169.

<sup>3</sup> Thompson, Julian: No Picnic. Hippocrene Books Inc, New York 1985, s. 46. Britit ottivat käyttöön myös operatiivisen tason 80-luvun lopulla ks. Her Majesty's Stationary Office: Design for Military Operations - The British Military Doctrine. HMSO, London 1989, s. 37 - 39.

kaikkia sellaisia joukkoja, toimintoja ja asejärjestelmiä, joilla ei suoranaisesti voitu vaikuttaa sodan kokonaispäämääriin tai lopputulokseen.

Britit ottivat käyttöön 1980-luvulla maavoimien uudistusten yhteydessä myös sodankäynnin operatiivisen tason. Maavoimien doktriinin mukaan sodankäynnin tasot ovat:

- **Suurstrateginen taso** on sodan suunnittelun ja johtamisen ylin taso. Tällä käsitteellä ymmärretään kaikkien kansallisten voimavarojen (diplomaattiset, taloudelliset, tiedotukselliset, tekniset ja sotilaalliset) käyttöä kansallisiin turvallisuuspoliittisiin päämääriin pääsemiseksi.
  - **(Sotilas)Strateginen taso**. Tällä käsitteellä ymmärretään sodan suunnittelun ja johtamisen tasoa, missä sotilaalliset voimavarat kohdennetaan suurstrategisiin päämääriin pääsemiseksi.
  - **Operatiivinen taso**. Tällä käsitteellä ymmärretään sotilaallisten voimavarojen käyttöä rajoitetulla operaatio- tai sotatoimialueella (sotilas)strategisiin päämääriin pyrkimiseksi.
  - **Taktinen taso**. Taktiikalla tarkoitetaan taitoa käyttää joukkoja, laivoja tai lentokoneita taistelussa vihollista vastaan. Taktisella tasolla pyritään käyttämään sotilaallisia voimavaroja operatiivisiin päämäärien saavuttamiseksi.<sup>4</sup>
- Analyysoimalla Falklandin sotaa edellämainitun doktriinin mukaisesti voidaan löytää seuraavat sodankäynnin ja johtamisen tasot.

TASO	JOHTOPORRAS	PÄÄTÖS
Suurstrateginen	Pääministeri ja hallitus	Päätös palauttaa Falklandin saaret Isolle-Britannialle
(Sotilas)Strateginen	Puolustusministeriö (osaksi samat tehtävät kun pääesikunnalla Suomessa)	Päätös sotaan lähetettävien joukkojen kokoonpanosta ja sotilaallisten tavoitteiden asettaminen
Operatiivinen	Taisteluosaston komentaja	Päätös maihinnousualueesta
Taktinen	Maihinnousuosaston komentaja	Maihinnousuosaston taistelujaotus ja joukkojen tehtävät

Kuva 1. Johtamisen tasot Falklandin sodassa.

Maavoimien doktriini määrittelee *operation* kahdella tavalla. Toisaalta se on suunnitelma sotilaallisten voimavarojen käytöstä sotilasstrategisiin päämääriin pääsemiseksi ja toisaalta sillä tarkoitetaan sodanaikaista toimintaa yleisesti. Molemmat määritelmät ovat varsin yleisluontoisia eivätkä sellaisinaan sovi käytettäväksi tässä tutkimuksessa. Sen sijaan brittienkin käyttämä NATO-määritelmä on huomattavasti täsmällisempi. Tämän

<sup>4</sup> Her Majesty's Stationary Office: Design for Military Operations - The British Military Doctrine. HMSO, London 1989, s. 37 - 39.

mukaan operaatio on kokonaisuus, joka muodostuu joukkojen liikkeestä, huollosta ja taisteluista sotatoimen tai taistelun päämäärän saavuttamiseksi.<sup>5</sup>

*Sotatoimen* määrittelyssä käytetään kuninkaallisen laivaston määritelmää. Sen mukaan sotatoimi on paikallisesti ja ajallisesti rajattu kokonaisuus, joka koostuu useista operaatioista. Sotatoimeen osallistuvat yleensä kaikki puolustushaarat ja sen päämääränä on saavuttaa sotilasstrateginen tavoite.<sup>6</sup> Suomalainen määritelmä eroaa tässä siten, että sotatoimeen eivät välttämättä osallistu kaikki puolustushaarat. Sotilaalliselta kannalta Falklandin saarten takaisinvaltaamiseen tähtäävät sotilaalliset toimet muodostivat yhden sotatoimen. Sotatoimea johti amiraali John Fieldhouse, jonka alainen puolustushaaraesikunta koordinoi kaikkien puolustushaarojen toimintaa pyrkien sotilasstrategiseen tavoitteeseen, saarten takaisin valtaamiseen.

*Alistamisella* tarkoitetaan joukon määräämistä komentajan johtoon, sillä poikkeuksella, että joukko säilyy hallinnollisesti ja huollollisesti kansallisessa johdossa. Määritelmä vastaa melko tarkasti NATO:n määritelmää "operational control".<sup>7</sup>

Ison-Britannian rykmentti-järjestelmä poikkeaa suomalaisesta vastaavasta. Rykmentti-käsitteellä on kaksi merkitystä. Toisaalta se on taktinen joukkoyksikkö kaikissa muissa aselajeissa paitsi jalkaväessä ja muistuttaa kokoonpanoltaan lähinnä suomalaista pataljoonaa tai patteristoa. Toisaalta rykmentti on jalkaväessä hallinnollinen joukko-osasto, johon pataljoonat, jalkaväen taktiset joukkoyksiköt kuuluvat. Rykmentit muun muassa vaalivat vuosisataisia perinteitä, avustavat uusien sotilaiden värväyksessä ja johtavat reservipataljoonien koulutusta.<sup>8</sup>

Ajankohdat on työssä ilmoitettu paikallisena aikana (GMT-4 h), vaikka britit käyttivätkin operaationsa aikana Greenwichin aikaa sotatoimiin liittyvissä toimissa. Paikallisen ajan käyttö auttaa kuitenkin paremmin ymmärtämään toiminnan vuorokaudenaikojen mukaan (esimerkiksi pimeässä sekä auringon laskiessa tai noustessa).

<sup>5</sup> Her Majesty's Stationary Office: Design for Military Operations, s. 38 ja työssä käytettävä määritelmä ks. The Official Dictionary of Military Terms. Global Professional Publications, Irvine 1992, s. 262.

<sup>6</sup> The Stationary Office: The Fundamentals of British Maritime Doctrine, s. 112 - 113 ja 203.

<sup>7</sup> The Official Dictionary of Military Terms, s. 263. Ks. myös The Stationary Office: The Fundamentals of British Maritime Doctrine, s. 229.

<sup>8</sup> Chappell, Mike: The British Army in the 1980's. Reed Consumer Books Ltd, London 1987, s. 11 - 13.

Välimatkojen mittayksikkönä merellä on käytetty meripeninkulmaa ja maissa kilometriä. Tarpeen mukaan etäisyydet on ilmoitettu molempina yksikköinä.

Joukkojen nimet on pääsääntöisesti käännetty suomeksi. Termeille on pyritty löytämään suomenkielinen vastine tai käyttämään lähinnä vastaavaa termiä. Karttapiiirroksissa on käytetty joukkojen laadun ja määrän kuvaamiseen brittien käyttämiä taktisia merkkejä.

Saarista on käytetty pääasiassa englanninkielistä nimeä Falkland, joka on Euroopassa yleisemmin tunnettu kuin Malvinas. Espanjankielistä Malvinas-nimeä on oudompana käytetty vain poikkeustapauksissa.

## 2 ISON-BRITANNIAN JA ARGENTIINAN SUHTEIDEN KIRISTYMINEN SODAKSI KEVÄÄLLÄ 1982

### 2.1 Falklandin saaret operaatioalueena

Falklandin saaret sijaitsevat 51 ja 53 eteläisen leveysasteen sekä 57 30 ja 62 30 läntisen pituuspiirin välillä. Etäisyys Argentiinan rannikosta on noin 480 km (~ 280 mpk). Saaristo muodostuu noin 200 erillisestä saaresta, joiden yhteispinta-ala on 12 173 km<sup>2</sup>. Suurimmat saaret ovat Falklandin salmen erottamat Itä-Falkland (pinta-ala 6 683 km<sup>2</sup>) ja Länsi-Falkland, (pinta-ala 5 278 km<sup>2</sup>). Itä-Falkland on leveimmältä kohdaltaan itä-länsi suunnassa hieman alle 100 km ja etäisyys saaren pohjoispäästä eteläpäähän on hieman yli 100 km<sup>9</sup>

**Kartta Falklandin saarista on liitteessä 1.**

Falklandin saarten kuvernöörin alaisuuteen kuuluivat hallinnollisesti Etelä-Georgian saari sekä Eteläiset Sandwich -saaret. Pinta-alaltaan Etelä-Georgian saari on noin 3 700 km<sup>2</sup> ja se sijaitsee noin 1 300 km (~ 700 mpk) Falklandin itäpuolella (54° eteläistä leveyttä). Eteläiset Sandwich-saaret sijaitsevat noin 700 km (~ 380 mpk) kaakkoon Etelä-Georgiasta (56 ja 59 eteläisen leveysasteen välillä). Sekä Etelä-Georgialle että Eteläisille Sandwich-saarille on sijoitettu brittien tieteellisiä tutkimusasemia (muunmuassa sääasemia).<sup>10</sup>

Falklandin saaret ovat karuja. Maasto on puutonta, ja maanpinta on lyhyen heinä- tai turvekerroksen peittämä. Korkeuserot ovat melko suuria; saarten korkein vuori Mount Adam kohoaa 705 metrin korkeuteen. Maasto mahdollistaa tähystyksen useiden kilometrien etäisyydelle.<sup>11</sup> Saaren pääkaupunkia Stanleytä ympäröi kolme peräkkäistä harjannealuetta.<sup>12</sup>

Vuonna 1981 tieverkon pituus oli kaikkiaan 81 km. Saarilla oli yhteensä 34 lentokenttää, joilta oli mahdollista toimia keveillä lentokoneilla ja helikoptereilla. Kiitoradan lyhyiden ja lennonjohtolaitteistojen puutteiden vuoksi pääosa lentokentistä soveltui vain pienkoneiden käyttöön.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> Koburger, Charles W. Jr: Sea Power in the Falklands, New York 1983, s. 7; Det Kongelige Utenriks-departement Nr 13: Aktuelle utenrikspolitiske spørsmål, Konflikten om Falklandsøyene og Syd-Georgia, Oslo 1982, s. 5 ja Thompson, Julian: No Picnic, 3 Commando Brigade in the South Atlantic: 1982, Lontoo 1985, s. 70. Ks. myös. OS International, Ordnance Survey: Falkland Islands, Scale 1:250000, Series D.O.S 653, Sheets East and West. Government of the United Kingdom (Ordnance Survey) 1995.

<sup>10</sup> Det Kongelige Utenriksdepartement, s. 5.

<sup>11</sup> Washington, Linda (toim): Ten Years On, the British Army in the Falklands War, Lontoo 1992, s. 19.

<sup>12</sup> Eshel, David: Falklands Land Battles. Defence Update, N:o 65/1985, s. 53.

<sup>13</sup> Suomalainen Tietosanakirja, Espoo 1989, s. 205 ja Washington, s. 21.



Saarten lämpötila on melko tasainen; vuotuiset ääriarvot ovat +27° C ja -11° C. Saarten pääkaupungin Stanleyn keskilämpötila on tammikuussa +9° C (keskikesällä) ja heinäkuussa +2° C (keskitalvella). Vuotuinen sademäärä on keskimäärin 680 mm ja tuulen nopeus keskimäärin 8,6 m/s.<sup>14</sup> Sodan aikana lämpötila oli keskimäärin noin kuusi Celsius-astetta, mikä ei varsinaisesti aiheuttanut taisteleville joukoille ongelmia. Sen sijaan lämpötilan ja keskimäärin seitsemän metriä sekunnissa puhaltaneen tuulen yhteisvaikutus laski joukkojen suorituskykyä merkittävästi.<sup>15</sup>

Maataistelut käytiin vuoden pimeimpään aikaan. Aurinko nousi operaatioalueella hieman ennen kello kahdeksaa ja laski kuudentoista aikaan<sup>16</sup>.

Saarten säätila vaihtelee hyvin nopeasti aurinkoisesta pilviseen ja myrskystä tyyneen. Talvisaikaan alueella esiintyy useita Etelämantereelta alkunsa saaneita myrskyjä, vesi- ja lumisateita sekä runsaasti sumua.<sup>17</sup>

Saarilla asui vuoden 1980 väestönlaskennan aikana 1 813 henkilöä. 90 % väestöstä puhui äidinkielenään englantia. He olivat Ison-Britannian kansalaisia ja kuuluivat protestanttiseen kirkkoon. Saarelaisten pääelinkeinoina olivat lampaankasvatus, karjanhoito sekä kalastus. Saarilla oli 1980-luvun alussa noin 600 000 lammasta ja 10 000 nautaa.<sup>18</sup>

## 2.2 Sodan syyt

Saarten valtaus oli pitkän tapahtumaketjun huipentuma. Argentiina perusteli saarten saamista omaan hallintaansa historiallisella oikeudella; maa piti itseään Espanjan perillisenä. Tämä oli perussyynä pitkään jatkuneille sotaan ja johtaneille erimielisyyksille saarten omistusoikeudesta. Lisäksi Argentiina ei ollut koskaan hyväksynyt Ison-Britannian vuonna 1832 suorittamaa saarten valtausta.

Vuonna 1977 tehdyn selvityksen mukaan (Schackletonin raportti) Ison-Britannian olisi tullut lisätä investointeja Falklandin saarten talouden kohentamiseksi. Investoinneista luovuttiin kuitenkin säästösyistä. Tämän lisäksi eräänä poliittisena viestinä Ison-Britannian

<sup>14</sup> Pohjamies, Hannele: Falkland. Otavan Suuri Ensyklopedia 2, Keuruu 1977, s. 1305 ja Suomalainen tietosanakirja, s. 205.

<sup>15</sup> Stanley Meteorological Officen säähavainnot 1.4. - 11.6.1982 ja Maanpuolustuskorkeakoulun Taktiikan laitoksen luentomoniste "Säähäpalvelu Suomessa". Santahamina 9.9.1996, liite 5. Tuulen ja lämpötilan yhteisvaikutus on laskettu luentomonisteissa olevan muuntotaulukon avulla.

<sup>16</sup> The Meteorological Officen tietokanta. Bracknell, United Kingdom 1996.

<sup>17</sup> Washington, s. 20.

<sup>18</sup> Det Kongelige Utenriksdepartement, s. 5 ja Pohjamies, s. 1305.

välinpitämättömästä suhtautumisesta Falklandin saarten asukkaisiin oli vuonna 1981 hyväksytty kansalaisoikeuslaki. Lain mukaan asukkaat, joiden isovanhemmat eivät olleet Ison-Britannian kansalaisia, menettivät Ison-Britannian kansalaisuuden. Laki koski 800:a saarten asukasta.<sup>19</sup> Sekä investointien supistaminen että uusi kansallisuuslaki saattoivat antaa argentiinalaisille aiheen ajatella, että Iso-Britannia ei ollut kiinnostunut saarten kaikkien asukkaiden oikeuksista ja elinolojen parantamisesta.

Etelämantereen alueella olevien luonnonrikkauksien hyödyntäminen on kiinnostanut sekä argentiinalaisia että brittejä. Alueella oli mineraaleja sekä mahdollisesti öljyä, maakaasua ja kivihiiltä. Alueen vesillä oli runsaasti kalaa ja levää, joilla oli taloudellista merkitystä.

Saaret ovat yhdessä Etelä-Georgian ja Eteläisten Sandwich -saarten kanssa "avain" Etelämantereelle. Saarten hallinta laajentaa huomattavasti mahdollisuuksia Etelämannerta ympäröivien merialueiden luonnonvarojen hyödyntämiseen. Vuonna 1959 solmittiin sopimus Etelämantereen alueen valtioiden kesken. Sopimuksen allekirjoittivat muunmuassa Argentiina, Chile ja Iso-Britannia. Sopimuksessa Etelämanner demilitarisoitiin ja alueelliset kiistat sovittiin haudattaviksi. Mantereen demilitarisoinnista johtuen sotilaallinen mielenkiinto kohdistui Etelämannerta ympäröiville alueille. Argentiinalaisen ulkopoliittisen koulukunnan mukaan Etelämantereen alueen valvonta oli mahdollista vain, mikäli hallittaisiin kolme strategisesti tärkeää aluetta. Nämä olivat Argentiinan ja Chilen eteläosassa oleva Tulimaa, Etelämantereen niemimaa ja Falklandin saaret.<sup>20</sup> Lisäksi saarilta on mahdollista valvoa Argentiinan rannikkovesiä. Kauppamerenkulun kannalta tärkeät Atlantin ja Tyynen Valtameren yhdistävä Kap Hornin kautta kulkeva laivaväylä sekä Etelä-Amerikan ja Etelä-Afrikan yhdistävät väylät ovat valvottavissa Falklandin saarilta. Argentiinan laivasto on pitänyt Etelä-Atlanttia ja Etelämannerta ympäröiviä merialueita "omina aluevesinä".<sup>21</sup>

Argentiina ja Chile ovat kiistelleet maiden välisen rajan linjauksesta Beaglen salmen alueella. Erimielisyydet johtivat maat sodan partaalle vuonna 1978. Ison-Britannian hallitus ratkaisi kiistan Chilen eduksi jo vuonna 1902. Vatikaani vahvisti ratkaisun vuonna 1980. Argentiina ei kuitenkaan hyväksynyt ratkaisua. Alkuvuodesta 1982 Argentiina pyrki Vatikaanin kanssa neuvottelemalla saamaan aikaan muutoksen. Neuvottelut päättyivät

<sup>19</sup> Childs, David: Britain Since 1945, A Political History, Bristol 1992, s. 310.

<sup>20</sup> Freedman, Lawrence & Gamba-Stonehouse, Virginia: Signals of War, The Falklands Conflict of 1982. Faber and Faber Limited, London 1990. s. 5.

<sup>21</sup> Koburger, s. 10.

kuitenkin tuloksetta. Argentiina pelkäsi myös sitä mahdollisuutta, että Iso-Britannia ja Chile ryhtyisivät sotilaalliseen yhteistyöhön Etelämantereella alueella.<sup>22</sup>

Koska neuvotteluissa ei saavutettu tuloksia, Argentiinan ainoa mahdollisuus vahvistaa läsnäoloaan Eteläisen Atlantin alueella oli vallata Falklandin saaret (vrt. Argentiinan ulkopoliittisen koulukunnan tavoitteet). Lisäksi Argentiinan sotilasjunta lienee laskelmoinut, että valtaamalla Falklandin saaret suurvallalta, maan asema erityisesti Etelä-Amerikan eteläosassa olisi vahvistunut Chilen kustannuksella. Tämä olisi saattanut mahdollistaa uusien neuvotteluiden käynnistämisen Chilen kanssa paremmista asemista.

Argentiina lienee suunnitellut ja pelannut sotapelejä maihinnoususta Falklandin saarille jo 1960-luvulta lähtien<sup>23</sup>. Tämä on todennäköistä ottaen huomioon maiden väliset erimielisyydet ja yhteenotot. 1980-luvun alussa tilanne näytti saarten valtaamiseksi muodostuvan otolliseksi.

1980-luvun alkuun mennessä Ison-Britannian kuninkaallisessa laivastossa oli tehty melko suuria muutoksia. Kuninkaallisen laivaston tehtävänä oli vastata Pohjois-Atlantilla NATO:n sukellusveneentorjunnasta, jota varten kaluston määrää vähennettiin. Iso-Britannia oli päättänyt korvata Polaris-sukellusveneet uusilla ja kalliilla Trident-veneillä. Kuninkaallisen laivaston määrärahojen tuli kuitenkin pysyä ennallaan. Näin ollen vähennykset kohdistuivat pääosin pintalaivastoon ja meri-ilmavoimiin. Katsottiin, että maatukikohdista toimivat ilmavoimat kykenevät tukemaan merivoimia niille määritetyissä uusissa tehtävissä.<sup>24</sup>

Säästöjen myötä kuninkaallisen laivaston kyky sekä itsenäisiin operaatioihin kaukana maatukikohdista että erityisesti maihinnousuoperaatioihin oli laskenut. Lentotukialukset HMS Ark Royal (*HMS = Her Majesty's Ship*) ja HMS Eagle sekä merijalkaväkijoukkojen tukialus HMS Bulwark oli romutettu. Meri-ilmavoimien F-4 Phantom -hävittäjät oli korvattu Harrier-hävittäjillä ja helikoptereilla. Muutosten jälkeen meri-ilmavoimilla ei ollut enää kykyä hankkia ja säilyttää ilmaherruutta ja antaa tulitukea maihinnouseille joukoille. Jäljellä olleista lentotukialuksista HMS Hermes oli suunniteltu romutettavaksi ja HMS Invincible myytäväksi. Lisäksi molemmat olivat vuoden 1982 alussa Portsmouthin telakalla huollettavina. Kuninkaallisella laivastolla oli käytössään vain kaksi telakka-alusta (*Landing Platform Dock = LPD*) HMS Fearless ja HMS Intrepid, jonka romuttaminen oli juuri alkanut. Maihin-

<sup>22</sup> Freedman & Gamba-Stonehouse, s. 6 ja s. 39.

<sup>23</sup> Koburger, s. 14. Vrt. Moro, Ruben Oscar: *The History of the South Atlantic Conflict, The War for the Malvinas*. Praeger Publishers, New York 1989 s. 68. Argentiinan armeija ei saanut tietää saarten valtaussuunnitelmista etukäteen ja jopa armeijan tiedustelupalvelu oli täysin valmistautumaton operaatioon. Suunnitelma pidettiin erittäin suppean piirin tiedossa.

<sup>24</sup> Koburger, s. 18.

nousuoperaatiossa välttämätön korjausalus RFA Triumph (*RFA = Royal Fleet Auxiliary*; kuninkaallisen laivaston apualukset) oli romutettu. Käyttöön saadut uudet Broadsword-luokan ohjusfregatit eivät kyenneet tukemaan maihinnoussutta jalkaväkeä tykistöasein. Alukset oli suunniteltu kuninkaallisen laivaston uuden doktriinin mukaan pääasiassa ilma- ja sukellusveneentorjuntaan. Lisäksi oli päätetty sulkea Chathamien laivastotukikohta sekä lakkauttaa Portsmouthin telakka. Selvin merkki kuninkaallisen laivaston läsnäolon väheneemisestä Etelä-Atlantilla oli päätös poistaa partioalus HMS Endurance tukikohdastaan Falklandin saarilta.<sup>25</sup>

Vähennyksistä huolimatta kuninkaallisen laivaston alusten kokonaismäärä oli melko suuri: kaksi pienehköä lentotukialusta, 63 hävittäjää ja fregattia, 32 sukellusvenettä, kaksi telakka-alusta ja kuusi maihinnousun huoltoalusta. Kaikki alukset eivät kuitenkaan olleet purjehdusvalmiudessa, joten todellinen vahvuus oli jonkin verran pienempi.<sup>26</sup>

Muutamaa vuotta ennen Falklandin saarten kriisiä Isolla-Britannialla oli ollut käytössään 3. Divisioona, jonka kokoonpanoon oli kuulunut laskuvarjo- ja jalkaväkirykmentti. Kyseinen joukko olisi ollut kokoonpanonsa ja koulutuksensa perusteella erittäin sopiva toimimaan Falklandin sodan kaltaisessa kriisissä. Tilapäisiä johtoportaita ja alistussuhteita ei olisi tarvinnut muodostaa. Säästösyistä divisioona oli kuitenkin hajotettu.<sup>27</sup>

Argentiinalaiset lienevät tehneet brittien säästötoimista ja kuninkaallisen laivaston kokoonpanosta, doktriinista sekä suorituskyvystä sen johtopäätöksen, että Iso-Britannia ei kykene tai ei halua sitoutua suuren maihinnousuosaston lähettämiseen yli 13 000 km:n (8 000 mpk:n) päähän Etelä-Atlantille.

Vuonna 1977, jolloin Iso-Britannia lähetti Falklandin saarten suojaksi laivasto-osaston, hallitusta arvosteltiin siitä, että osasto lähetettiin alueelle turhaan ja siitä aiheutui tarpeettomia kustannuksia veronmaksajille<sup>28</sup>. Argentiinalaiset lienevät arvioineet tämän tapahtuman nostavan kynnyksen kuninkaallisen laivaston lähettämiseksi Etelä-Atlantille.

Argentiinan johto luotti ilmavoimiinsa (*Fuerza Aerea Argentina, FAA*), jonka lähimmät tukikohdat sijaitsivat maan itärannikolla. Ilmavoimien vahvuus oli noin 230 lentokonetta, lentäjät olivat hyvin koulutettuja ja ilmavoimien kalusto mahdollisti monipuoliset tehtävät<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> Koburger, s. 18 - 20.

<sup>26</sup> Koburger, s. 20.

<sup>27</sup> Frost, John: 2 Para Falklands, The Battalion at War, Lontoo 1983, s. 158.

<sup>28</sup> Hastings, Max and Jenkins, Simon: The Battle for the Falklands. Michael Joseph Ltd, London 1983, s. 36.

<sup>29</sup> Koburger, s. 20. Argentiinan ilmavoimien suorituskyky oli suurehkosta lukumäärästä huoli-

Argentiinan laivaston (*Armada Argentina*) alukset olivat osin vanhentuneita ja osa niistä oli hankittu käytettynä. Tosin alusten modernisointi oli käynnistetty. Argentiinan sodanjohto lienee tullut voimasuhdelaskelmissaan siihen tulokseen, etteivät britit kykene lähettämään alueelle heihin verrattuna ylivoimaista sotavoimaa.

Argentiinan sisäpoliittinen tilanne oli melko sekava 1970-luvulla ja 1980-luvun alussa. Maata hallitsi sotilasjunta, jota syytettiin ihmisoikeuksien loukkauksista, korruptiosta, työttömyydestä ja talouden sekasorosta <sup>30</sup>. Sotilasjunta lienee laskelmoinut, että vallatesaansa Falklandin saaret kansalaisten huomio saadaan suunnattua pois kotimaan ongelmista ja kansakunta yhdistettyä yhteistä vihollista vastaan.

Argentiinalaisille ajankohta oli sopiva myös siksi, että Ison-Britannian sisäpolitiikassa oli tapahtunut muutoksia. Pääministeri Margaret Thatcher pyrki vakiinnuttamaan valtansa ja saamaan otteeseensa sekä oman puolueensa sisäisen opposition että varsinaisen opposition parlamentissa <sup>31</sup>. Sotilasjunta lienee tullut päätelmissään siihen tulokseen, ettei Margaret Thatcher kykene tai halua ryhtyä kovaan Argentiinan vastaiseen politiikkaan puhumattakaan sotatoimista. Tätä näkemystä on saattanut tukea Ison-Britannian laimea reagointi Etelä-Georgian välikohtaukseen sekä kuninkaallisen laivaston voimakkaat supistukset.

1960- ja 1970-luvulla suurin haaste Ison-Britannian ulkopoliitikalle aiheutui siirtomaiden itsenäistymisprosessista. Vaikein Ison-Britannian siirtomaaongelmista oli kysymys Rhodesian itsenäistymisestä. Neuvottelut Argentiinan kanssa Falklandin hallinnasta olivat tuolloin sivuosassa. Vuoden 1982 alussa kiristynyt tilanne Lähi-Idässä vaikutti siihen, että Ison-Britannian hallituksen mielenkiinto Falklandin saarten ongelman ratkaisemiseksi oli varsin vähäinen <sup>32</sup>. Iso-Britannia ei pitänyt Argentiinan uhkaa todellisena.

USA:lla oli sodan aikana kaksijakoinen rooli suhtautumisessaan sodan osapuoliin. Maa pyrki toisaalta säilyttämään hyvät suhteensa Argentiinaan ja toisaalta tukemaan NATO-liitolaistaan Isoa-Britanniaa. Argentiina oli 1980-luvun alussa pyrkinyt tietoisesti parantamaan suhteitaan USA:n kanssa <sup>33</sup>. Presidentti Ronald Reaganin kauden alettua USA:n politiikan painopisteeksi nousi ihmisoikeuksien puolustamisen sijasta taistelu kommunis-

---

matta varsin rajoitettu. Ilmavoimilta puuttui lähes täysin ilmatankkauskyky, joksään toimintakyky oli varsin rajoitettu ja ilmataisteluojukset olivat osittain vanhentuneita. Ks. esim Braybrook, Roy: *Air Aspects*. Defence Special, November 1982, s. 54. Toim.huom.

<sup>30</sup> Hastings & Jenkins, s. 45.

<sup>31</sup> Hastings & Jenkins, s. 37.

<sup>32</sup> Hastings & Jenkins, s. 57.

<sup>33</sup> Hastings & Jenkins, s. 45.

mia vastaan. USA:n johto tuki Argentiinaa, koska pelkäsi kommunismin leviämistä Etelä-Amerikassa. Argentiinan katsottiin osaltaan edistävän Yhdysvaltojen pyrkimyksiä alueella. Argentiinan sotilasjuntta lieenee arvioinut, ettei USA käytä sotilaallista voimaansa Argentiinaa vastaan, mikäli kriisi Ison-Britannian kanssa kärjistyisi.

Kriisin alkuvaiheessa USA pyrki edesauttamaan erimielisyyksien ratkaisemista neuvottelemalla. Sotatoimien käynnistyttyä Yhdysvallat kuitenkin tuki selkeästi brittejä. USA luovutti käyttöön uudenaikaista kalustoa muunmuassa Sidewinder-ilmataisteluhjuksia sekä pimeänäkölaitteita. Sodan kuluessa Yhdysvallat ja Iso-Britannia sopivat, että mikäli argentiinalaiset upottaisivat brittien lentotukialuksen, USA luovuttaisi brittien käyttöön telakka-alus Guamin. Tuolloin aluksen miehistönä olisivat toimineet brittiläiset merimiehet. USA antoi 3.4.1982 Isole-Britannialle luvan käyttää Ascensionin saaren tukikohtaa.<sup>34</sup> Tukikohdan käyttöoikeus oli kaikkein merkittävin tuki, jolla USA edesauttoi brittien operaation onnistumista.

Etelä-Georgialla maaliskuussa tapahtunut välikohtaus oli lopullinen syy Ison-Britannian ja Argentiinan välirikoon. Välikohtauksen taustoista on ristiriitaisia tietoja. Argentiinalaisten lähteiden mukaan kyseessä ei ollut saaren miehitys eikä Argentiinan laivastolla ollut asiaan muuta osuutta kuin se, että maihinnousseita työntekijöitä kuljettanut alus oli laivaston alus. Argentiinalaisten mielestä kyseessä oli olosuhteista johtunut väärinkäsitys ja Argentiinan lipun nostaminen lipputankoon sekä kansallislaulun laulaminen oli "spontaani kaunis ele"<sup>35</sup>.

Brittien mielestä kyseessä oli provokaatio, joka oli Argentiinan viranomaisten suunnittelema ja laivaston upseereiden johtama. Brittien laimea reaktio (Etelä-Georgialle lähetettiin joukkueellinen merijalkaväkeä) lieenee lopullisesti vakuuttanut Argentiinan sotilasjuntan siitä, että ajankohta oli otollinen Falklandin saarten valtaamiselle. Lisäksi tulevan talven katsottiin vaikeuttavan brittien mahdollisia vastatoimia. Argentiinalaiset arvioivat sääolosuhteiden puolestaan suosivan omaa toimintaansa.<sup>36</sup>

Argentiinalaisten tavoitteena oli vallata saaret verettömästi, jolloin britit eivät reagoisi voimakkaasti tapahtuneeseen. Jotta verenvuodatus olisi saatu minimoitua, perustui

<sup>34</sup> Lippman, David H: The Falklands War, Grace Under Pressure. Marine Corps Gazette, 7/1985, s. 69 ja Moro, s. 73. Mahdollisesti Yhdysvallat välitti briteille tiedustelusatelliiteillaan hankkimia tiedustelutietoja. Ks. esim. West, Nigel: The Secret War for the Falklands. Little, Brown and Company, London 1997, s. 78 - 89. Kronologia Yhdysvaltojen välitysyrytyksistä ks. esim. Richards, Martin: Falklands: The Storm Breaks. The Army Quarterly and Defence Journal, Vol 112, N:o 2/1982, s. 142 - 147.

<sup>35</sup> Moro, s. 9 - 12.

<sup>36</sup> Koburger, s. 21.

operaatio täydelliseen yllätykseen. Valtaamalla Falklandin saaret Argentiina lienee pyrkinyt käynnistämään lukkiutuneet neuvottelut saarten kohtalosta Ison-Britannian kanssa.

## 2.3 Argentiina valtaa Falklandin saaret

### 2.3.1 Neuvottelut katkeavat - romunkerääjä laukaisee kriisin

Argentiinaa hallinnut sotilasjunta päätti 5.1.1982 kokouksessaan tutkia sotilaallisia vaihtoehtoja Falklandin kysymyksen ratkaisemiseksi. Kahta viikkoa myöhemmin suunnittelua jatkettiin ja sotilaallinen operaatio oli tarkoitus aloittaa, mikäli neuvotteluissa ei saavutetaisi minkäänlaista edistystä. Suunnittelua varten perustettiin komitea, johon kuuluivat maavoimista kenraalimajuri Osvaldo Jorge Garcia, merivoimista vara-amiraali Juan Jose Lombardo ja ilmavoimista kenraalimajuri Sigfrido Martin Plessl.<sup>37</sup>

Valmisteluja jatkettiin äärimmäisen salaisesti, ja vuoden 1982 alussa suunnitelma lienee ollut vain yhdeksän henkilön tiedossa. Neuvottelut Argentiinan ja Ison-Britannian välillä katkesivat tuloksettomina helmikuussa 1982.<sup>38</sup>

Argentiinalainen liikemies Constantino Davidoff oli tehnyt Ison-Britannian hallituksen kanssa sopimuksen romumetallin keräämisestä Etelä-Georgian saarelta. Davidoffin palveluksessa olleet 39 työntekijää kuljetettiin 19.3. Leithin satamaan Argentiinan laivaston kuljetusaluksella. Saapuessaan Etelä-Georgialle aluksen olisi pitänyt ilmoittaa virallisesti tulostaan King Edward Pointilla sijainneelle brittien Etelämantereen tutkimusasemalle. Alus purjehti kuitenkin suoraan määränpäähänsä Leithiin ilmoittamatta tulostaan. Noustuaan maihin työntekijät nostivat lipputankoon Argentiinan lipun ja lauloivat Argentiinan kansallislaulun. Tapahtuman näki paikalla ollut brittien tiedemiesryhmä, joka kehotti argentiinalaisia laskemaan lipun ja saapumaan asianmukaisesti Etelä-Georgian saarelle. Argentiinalaiset suostuivat laskemaan lipun, mutta eivät ilmoittautuneet King Edward Pointilla.<sup>39</sup>

Saatuaan tiedon välikohtauksesta Ison-Britannian hallitus päätti 20.3. lähettää Falklandin saarille tukeutuneen HMS Endurancen ja 24 merijalkaväen sotilasta Etelä-Georgian saarelle. Iso-Britannia vaati argentiinalaisia poistumaan saarelta välittömästi. Lukuunottamatta 12:ta työntekijää argentiinalaiset poistuivat saarelta 23.3. Argentiina vastasi uhkavaatimukseen lähettämällä Etelä-Georgialle Leithin satamaan noin 200 merijalkaväen

<sup>37</sup> Moro, s. 7 - 8.

<sup>38</sup> Hastings & Jenkins, s. 48 - 50.

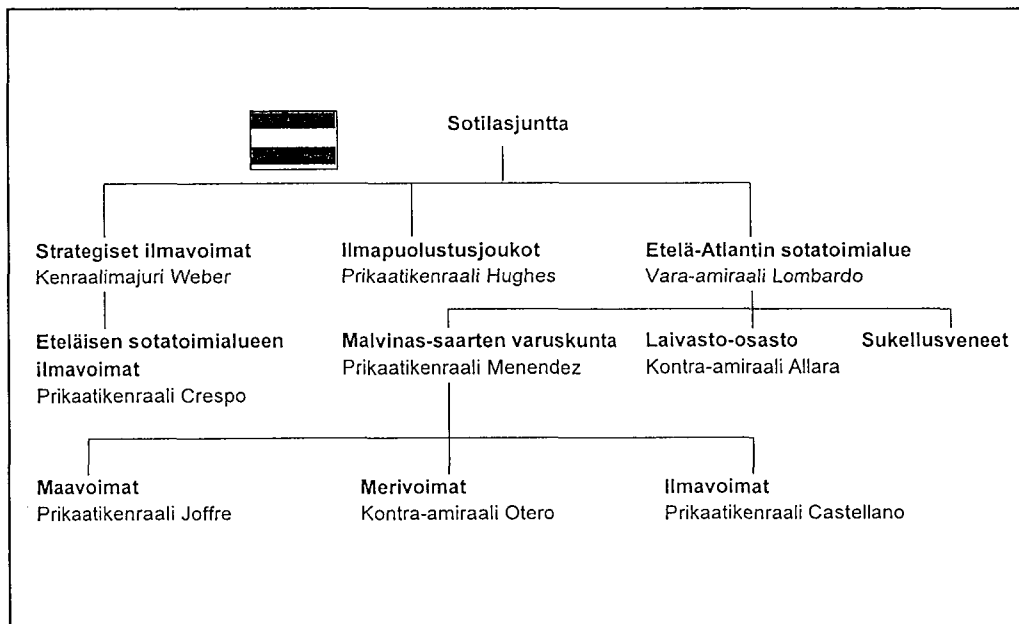
<sup>39</sup> Hastings & Jenkins, s. 54 - 55 ja Moro, s. 9.

sotilasta "suojelemaan argentiinalaisia työntekijöitä". Todettuaan ylivoiman ja pyrkien hoitamaan selkkauksen rauhanomaisin keinoin Ison-Britannian hallitus käski HMS Endurancen poistua Leithin satamasta. Alus jäi kuitenkin saaren lähivesille ja sillä ollut merijalkaväen osasto taisteli myöhemmin argentiinalaisten maihinnousuosastoa vastaan.<sup>40</sup>

Iso-Britannia pyrki ratkaisemaan kriisin käyttäen kaikkia mahdollisia poliittisia ja taloudellisia keinoja. Ison-Britannian keinoina saada argentiinalaiset perääntymään Falklandin saarilta olivat: diplomatian keinot YK:n välityksellä, taloudelliset pakotteet EEC-maiden (*European Economic Community; Euroopan talousyhteisö*) tukemana ja viimeisenä sotilaallisen voiman käyttö.<sup>41</sup>

### 2.3.2 Operaatio Azul - maihinnousu

Kriisin ollessa käynnissä Etelä-Georgiassa Argentiinan sotilasjunta päätti kokouksessaan 23.3. toteuttaa suunnitelmansa Falklandin saarten valtaamisesta. Suunnitelman koodinimi oli Azul (= sininen). Suunnitelmaan kuului sekä Falklandin saarten että Etelä-Georgian miehittäminen. Tuolloin muodostettiin myös sotatoimien johto-organisaatio.<sup>42</sup>



Kuva 2: Argentiinalaisten johtosuhteet Falklandin sodassa.

<sup>40</sup> Hastings & Jenkins, s. 55.

<sup>41</sup> Koburger, s. 35.

<sup>42</sup> Moro, s. 14.



Sotilasjunta päätti siirtyä operaatio Azulin toiseen vaiheeseen 25.3. Tuolloin kohotettiin sekä poliittista että sotilaallista valmiutta. Junta päätti, että Argentiinan joukot nousevat maihin Falklandin saarilla 1.4. Lisäksi ulkoministeri Menendez sai ohjeet olla vastaamatta minkäänlaisiin käynnissä olleissa neuvotteluissa esitettäviin kompromissiehdotuksiin 26.3. - 2.4.<sup>43</sup>

Operaatio Azulin kolmas vaihe, operaatio Rosario eli maihinnousu Falklandin saarille, käynnistyi 28.3. Maihinnousulaivasto nosti ankkurinsa Puerto Belgranon laivastotukikohdassa ja suuntasi kohti kohdettaan. Huonon sään takia alkuperäistä maihinnousuajankohdtaa jouduttiin siirtämään vuorokaudella<sup>44</sup>.

Argentiinan laivaston alukset osallistuivat yhteiseen laivastoharjoitukseen Uruguayn kanssa. Laivastoharjoitukset olivat virallinen syy kolmen erillisen argentiinalaisen laivasto-osaston merellä oloon. Yhden osaston tehtävänä oli kuljettaa maihinnousujoukot Falklandin saarille. Toinen osasto koostui lentotukialus 25 de Mayosta sekä aluksen lähisuojaosastosta. Kolmas osasto muodostui lentotukialuksen kaukosuojaosastosta, johon kuului suurin osa Argentiinan sota-aluksista. Lentotukialusosasto valmistautui suojaamaan maihinnousuosastoa pohjoisen suunnasta. Koko operaation johtajana toimi vara-amiraali Jorge Allara.<sup>45</sup>

Maihinnousuosaston runkona oli LST-alus (*Landing Ship Tank*) Cabo San Antonio. Suojaosastoon kuului kaksi hävittäjää ja fregattia sekä sukellusvene, jota käytettiin myös kommando-osaston kuljettamiseen. Jalkaväikyksiköitä maihinnousu-osastoon kuului 2. Merijalkaväkipataljoona (*Batallón de Infantería de Marina 2*), jalkaväikkomppania 25. Jalkaväkirykmentistä (*Regimiento de Infantería 25*) sekä merijalkaväen kommando-osasto (*Compania de Commando Anfibios*). Yhteensä maihinnousevien osien vahvuus oli noin 600 miestä. Osasto oli suunniteltu kuljetettavaksi maihin maihinnousuvenein ja AMTRAC-maihinnousuajoneuvoin.<sup>46</sup>

Maihinnoususuunnitelma oli yksinkertainen. Kommando-osaston tuli vallata kuvernöörin hallintorakennus ja brittien merijalkaväkiosaston kasarmi sekä suojata pääosaston maihinnousurannat. Pääosaston tehtävänä oli nousta maihin Stanleyyn satamassa. Tavoitteena oli, että argentiinalaiset kommando-osastot saisivat brittisotilaat antautumaan ilman taiste-

<sup>43</sup> Moro, s. 15.

<sup>44</sup> Moro, s. 15 ja s. 26.

<sup>45</sup> Middlebrook, Martin: *Operation Corporate, The Falklands War*, 1982. Viking, London 1985, s. 41.

<sup>46</sup> Middlebrook: *Operation Corporate*, s. 41 - 42 ja Moro, s. 25 - 27.

lua. Mikäli näin ei kävisi, AMTRAC-ajoneuvoin ja kranaatinheittimin varustettu 2. Merijalkaväkipataljoona pakottaisi britit antautumaan. Tämän jälkeen otettaisiin haltuun Stanleyntentti. Kun tentti olisi saatu haltuun, miehitysjoukoksi Falklandin saarille kuljettaisiin lentokoneilla 25. Jalkaväkirykmentti ja 9. Pioneerikomppania (*Compañía de Ingenieros de Combate 9*). Operaation aikana tuli välttää verenvuodatusta viimeiseen asti.<sup>47</sup>

Falklandin saarilla olevien brittijoukkojen vahvuus oli 90 merijalkaväen sotilasta ja 23 miehen osasto saarelaisten siviilipuolustusjoukkoja<sup>48</sup>. Normaaliaikaan verrattuna vahvuus oli kaksinkertainen, koska käynnissä oli vuotuinen osastojen vaihto. Saarilla oli samanaikaisesti sekä vanha että uusi merijalkaväen osasto. Alueella tavallisesti ollut ainoa laivaston alus HMS Endurance oli noin 400 mpk:n päässä Stanleyntentistä. Alus oli paluumatkalla Etelä-Georgian saaren vesiltä. Argentiinalaisten maihinnousuoperaatio ei tullut Falklandin saarilla olleille yllätyksenä. Argentiinan radiolähetysten sävy oli muuttunut uhkaavammaksi, eivätkä merellä olleet Argentiinan laivaston alukset noudattaneet radiohiljaisuutta.

Brittijoukkojen johtaja majuri Mike Norman ryhmitti pääosan miehistään mielestään todennäköisille maihinnousurannoille ja tentille. Loput miehet puolustivat kuvernöörin hallintorakennusta. Merivalvontaa varten otettiin käyttöön merenkulikututkalla varustettu rannikkoalus Forrest, joka sijoitettiin Cape Pembroken niemen edustalle. Aluksen tehtävänä oli varoittaa argentiinalaisten maihinnousulaivaston lähestymisestä.<sup>49</sup>

Kapteeni Pedro Ciachinon johdolla rantautui 2.4. kello 00.30 noin 60 miehen vahvuinen argentiinalainen kommando-osasto Mullet Creekissä, viisi km Stanleyntentin eteläpuolella. Kommando-osaston miehet pääsivät salaa maihin ja varmistivat tulorannan. Välittömästi tämän jälkeen osasto jakautui kahtia. 40 miestä jatkoi luutnantti Bernardo Schweitzerin johdolla Moody Brookiin, missä sijaitsi Ison-Britannian merijalkaväkisotilaiden kasarmi. Kapteeni Ciachino johti noin 20 miestä suoraan kuvernöörin hallintorakennukselle. Luutnantti Schweitzerin osasto ei kohdannut vastarintaa, koska kasarmi oli tyhjä. Osasto siirtyi hallintorakennuksen alueelle. Hallintorakennuksen ympäristössä syntyi noin kaksi tuntia kestänyt taistelu. Kuultuaan taistelun äänet Stanleyntentistä pääosa brittisoti-

<sup>47</sup> Middlebrook: Operation Corporate, s. 43 ja Middlebrook, Martin: The Fight for the Malvinas, The Argentine Forces in the Falklands War, London 1989, s. 23 sekä Moro, s. 26.

<sup>48</sup> Hastings & Jenkins, s. 72.

<sup>49</sup> Moro, s. 26.

laista vetäytyi asemistaan hallintorakennuksen suuntaan. Vain kuuden miehen ryhmä jäi varmistamaan länsipuolelta sataman noin 200 metriä leveään suuaukon <sup>50</sup>.

Sukellusvene Santa Fe:llä kuljetettu noin 10 miehen vahvuinen kommando-osasto (*Buzo Táctico*) valtasi Cape Pembroken majakan hieman ennen kello 07.00:ää. Osaston tehtävänä oli varmistaa Cape Pembroken niemi ja suojata maihinnousualus Cabo San Antonion eteneminen Stanleyin sataman pohjoispuolelle. Sen jälkeen kun Cape Pembroke ja Stanleyin lentokentän alue oli saatu varmistettua, maihinnousuosastoa suojanneet hävittäjälukset ryhmittyivät Stanleyin itäpuolelle. Alukset olivat valmiina tukemaan maihinnousevia argentiinalaisjoukkoja. Noin kello 07.30 alkaen AMTRAC-ajoneuvot ajoivat mereen maihinnousualuksesta Port Williamin niemen eteläpuolella alle kilometrin etäisyydellä sataman suuaukolta. Sataman suulla ollut brittiryhmä upotti toisen Cabo San Antonion kuljettamista pienistä maihinnousualuksista kevyen singon tulituksella. AMTRAC-ajoneuvot eivät kärsineet tappioita. Ajoneuvot rantautuivat Stanleyin satamassa noin kello 08.00 ja jatkoivat nopeasti kuvernöörin hallintorakennukselle. Kello 08.30 mennessä rakennus oli saarrettu. Todettuaan olevansa täysin alivoimaisia britit antautuivat kello 09.15. <sup>51</sup>

Brittien antautumisen jälkeen argentiinalaiset poistivat lentokentän sulkeneet tilapäiset estelaitteet ja aloittivat joukkojensa vaihdon. Hercules-kuljetuskoneilla siirrettiin 2. Merijalkaväkikivärijoukko mantereelle ja 25. Jalkaväkirykmentti tuotiin miehitysjoukoksi. Rykmentin sotilaat oli koottu kaikista Argentiinan maakunnista. Noin komppanian vahvuiset osastot 25. Jalkaväkirykmentistä ryhmitettiin Goose Greenin, Darwinin ja Fox Bayn alueelle. Joukot kuljetettiin toiminta-alueilleen jäänmurtaja Almirante Irizarilla. Kuljetukset Falklandin saarilla päättyivät 2.4. kuluessa. AMTRAC-ajoneuvot ja pääosa 2. Merijalkaväkikivärijoukon kalustosta lastattiin LST-alus Cabo San Antonioon, joka palasi takaisin Puerto Belgranon tukikohtaan. Hävittäjäalus *Hércules* jäi alueelle noin vuorokaudeksi, koska lentokentän tutkalaitteet eivät olleet käyttökunnossa ja argentiinalaiset käyttivät aluksen ilmavalvontatutkaa tilapäisesti lennonjohtotutkana. Argentiinalaisten saatua lentokentän tutkalaitteet korjatuksi *Hércules* poistui alueelta. <sup>52</sup>

<sup>50</sup> Middlebrook: Operation Corporate, s. 51 ja Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 28-29 sekä Moro, s. 27.

<sup>51</sup> Middlebrook: Operation Corporate, s. 52 ja Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 28-29 sekä Moro, s. 28. Argentiinalaiset lähettivät vangiksi joutuneen brittien merijalkaväkiosaston Argentiinan ja Uruguayn kautta Isoon-Britanniaan. Osasto palasi osana 42. Merijalkaväkikivärijoukkoa valtaamaan saaret takaisin.

<sup>52</sup> Middlebrook: Operation Corporate, s. 53 ja Moro, s. 27.

Brittien Etelä-Georgian saarelle lähettämä merijalkaväkijoukkue oli pakottanut saarelle tunkeutuneet argentiinalaiset romumetallia keränneet "työläiset" poistumaan saarelta 23.3. Argentiina vastasi uhkavaatimukseen kokoamalla varusmiehistä koostuvan jalkaväkikomppanian, joka lähetettiin Etelä-Georgialle kuljetusaluksella ja fregatilla. Aluksilla oli käytössään kaksi kevyttä Alouette-helikopteria ja yksi keskiraskas Puma-helikopteri.<sup>53</sup>

Alukset ankkuroivat 2.4. illalla Stromness Bayhin lähelle Grytvikenin satamaa. Brittien merijalkaväkijoukkue oli ryhmittynyt puolustukseen Grytvikenin satamaan. Koska oli tullut pimeää, argentiinalaisten johtaja ylliluutnantti Astiz päätti aloittaa maihinnousun vasta seuraavana päivänä. Aamunkoitteessa argentiinalaiset siirtyivät Grytvikenin edustalle. Brittien kieltäytyttyä antautumasta puhkesi pari tuntia kestänyt tulitaistelu, jonka seurauksena britit antautuivat.<sup>54</sup>

Grytvikenissä argentiinalaiset käyttivät ainoan kerran helikoptereita maihinnousuosaston kuljetuksiin. Brittien merijalkaväkijoukkueen sitkeä vastarinta pakotti argentiinalaiset tukemaan maihin noussutta osastoa fregatti Guerricon tykistöaseilla. Ylliluutnantti Astizin osasto ja kuljetusalus Bahia Paraiso jäivät Etelä-Georgian saarelle koko sodan ajaksi. Sitävastoin Fregatti Guerrico palasi maihinnousun jälkeen takaisin tukikohtaansa. Tämän jälkeen Etelä-Georgian saarelle ei meriteitse toimitettu argentiinalaisia joukkoja tai materiaalia.

## 2.4 Argentiina vahventaa joukkojaan - puolustussuunnitelmat

Kahden valtausta seuranneen kuukauden aikana argentiinalaiset keskittivät saarille kaikkiaan noin 13 000 miestä käsittävät joukot. Käytössään olevista kymmenestä prikaatista<sup>55</sup> argentiinalaiset siirsivät kolme Falklandeilille - 3. ja 9. Jalkaväkiprikaatin (*Brigada de Infanteria*) ja 10. Mekanisoidun prikaatin (*Brigada de Infanteria Mecanizada*). Prikaateihin kuului yhteensä kahdeksan rykmenttiä<sup>56</sup>. Lisäksi merivoimat lähetti alueelle 5. Merijalkaväkipataljoonan. Rykmenttien lisäksi prikaatien kokoonpanoihin kuului suuri määrä aselaji- ja huoltojoukkoja, joista tärkeimmät olivat:

- 3. ja 4. Kenttätykistörykmentti (*Grupo de Artillería*) ja merijalkaväen erillinen patteri (*Batterie A Batallón de Artillería de Campana Infantería Marina*),

<sup>53</sup> Hastings & Jenkins, s. 74 ja Moro, s. 28 - 29.

<sup>54</sup> Hastings & Jenkins, s. 74 ja Moro, s. 29.

<sup>55</sup> The International Institute for Strategic Studies: The Military Balance 1981 - 1982, The International Institute for Strategic Studies, London 1981, s. 92. Ks. myös Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 48.

<sup>56</sup> Huom. Argentiinalainen rykmentti vastasi kokoonpanoltaan ja vahvuudeltaan lähinnä pataljoonaa. Rykmenttiin kuului yleensä kolme jalkaväkiomppaniaa sekä esikunta, - tuki ja huolto-osat. Kokonaisvahvuus oli noin 700 - 800 miestä.

- 601. Ilmatorjuntarykmentti (*Grupo de Artillería Defenca Aerea 601*),
- kolme pioneerikomppaniaa (*Compañías de Ingenieros*)
- kolme vajaata huoltopataljoonaa (*Batallóns de Logistique*) sekä
- 601. Lentopataljoona (*Batallón de Aviación de Combate 601*) ja ilmavoimien 3. Lentolaivue (*Grupo 3 de Ataque, FAA*).<sup>57</sup>

Pääosa sotilaista oli nuoria varusmiehiä, joiden suorituskykyä laski se, että he olivat ehtineet olla palveluksessa ainoastaan muutaman kuukauden.<sup>58</sup> Ainoastaan yksi prikaati ehti kutsua reserviläisiä palvelukseen<sup>59</sup>.

Argentiinalaisten käyttämä jalkaväen aseistus oli täysin ajanmukaista.<sup>60</sup> Myös kenttätykistön pääkalustonaan käyttämät 105 mm:n Oto-Melara-haupitsit olivat aivan käyttökelpoisia, joskin niiden kantama oli melko lyhyt. Vastatykistötoimintaan soveltui ainoastaan yksi 155 mm:n haupitsipatteri.<sup>61</sup> Ilmatorjunnan tehokkaimmat asejärjestelmät olivat Roland-ilmatorjuntaohjus- ja 35 mm:n Oerlikon- järjestelmä.<sup>62</sup> Pioneerit kykenivät tukemaan jalkaväen taistelua suluttamalla, johon argentiinalaisilla oli käytössään monipuolinen miinavalikoima<sup>63</sup>. Lentotoimintaan saarilla oli enimmillään yli 30 lentokonetta ja 24 helikopteria.<sup>64</sup>

Saarilla olevia argentiinalaisjoukkoja komensi prikaatikenraali Mario Menendez. Hän arvioi brittien merijalkaväen toimivan samalla lailla kuin amerikkalainen merijalkaväki ja nouse-

<sup>57</sup> Middlebrook: *The Fight for the Malvinas*, s. 301 - 304. Ks. myös. Buroni, Jose: *La Medicina en la Guerra de Malvinas*. Circulo Militar, Biblioteca Del Oficial, Buenos Aires 1992, s. 17 - 26. Kahden argentiinalaisen lääkintäeverstin teos keskittyy argentiinalaisten lääkintähuollon kuvaamiseen, mutta kirjassa on myös tarkat luettelot sodassa olleista joukoista ja niiden vahvuuksista. Tarkat luettelot, missä joukkojen nimet käännetty suomeksi, ks. Jouko, Petteri: *Maasotatoimet Falklandin sodassa*. Maanpuolustuskorkeakoulu, Esiupseerikurssit, Helsinki 1997, LIITE 3.

<sup>58</sup> Middlebrook: *The Fight for the Malvinas*, s. 49. Vrt. Stewart, Nova Kinzer: *Mates and Muchachos*. Brassey's Inc, McLean 1991, s. 45. Middlebrookin mukaan alokkaat astuvat palvelukseen tammikuusta alkaen, Stewartin mukaan maaliskuussa. Koulutus yksiköissä, jotka eivät ehtineet korvata varusmiehiä reserviläisillä, oli sodan alkaessa varsin alkuvaiheessa.

<sup>59</sup> Middlebrook: *The Fight for the Malvinas*, s. 49.

<sup>60</sup> Argentiinalaisten ja brittien käyttämistä käsiaseista ks. esim. Weeks, John (toim): *Jane's Infantry Weapons 1982 - 1983*. Jane's Publishing Company Limited, London 1982, s. 751.

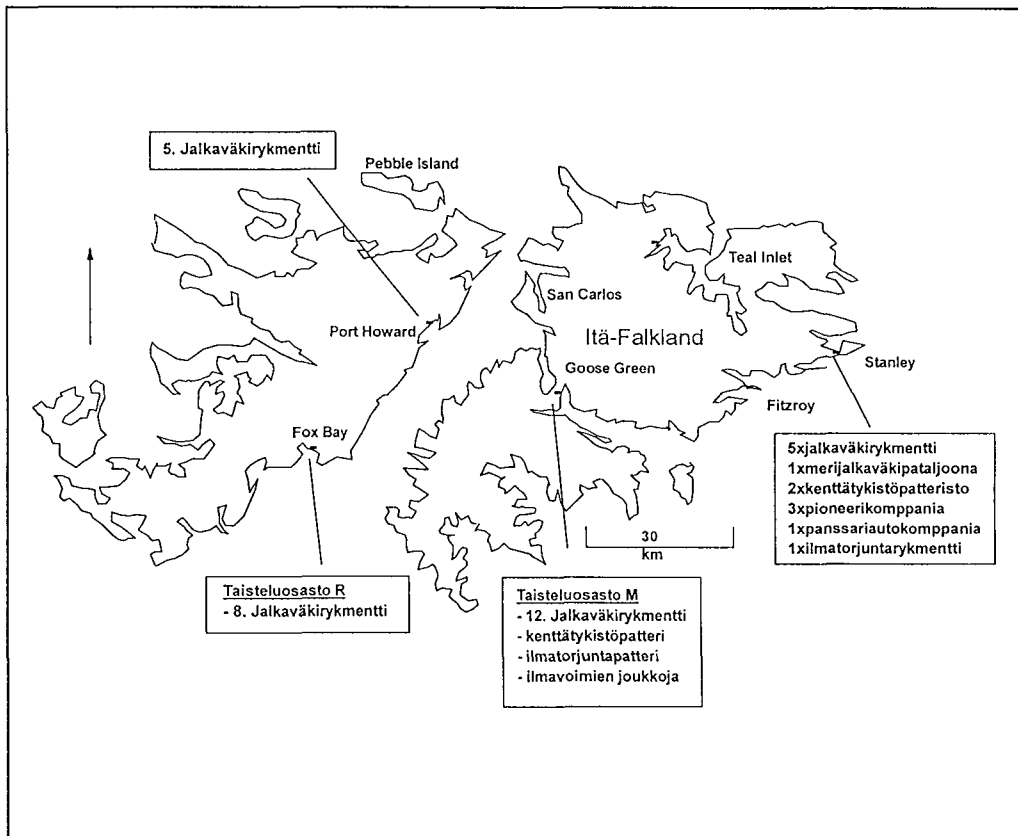
<sup>61</sup> Oto-Melara haupitsin kantama oli noin 10 500 metriä ja argentiinalaisten käyttämän 155 mm:n CITEFA-haupitsin kantama oli noin 22 000 metriä. Foss, Christopher F (toim): *Jane's Armour and Artillery 1985 - 1986*. Jane's Publishing Company Limited, London 1985, s. 557 ja 578.

<sup>62</sup> Middlebrook: *The Fight for the Malvinas*, s. 60 - 61 ja 302. Oerlikon- järjestelmistä ks. Hedenmark, Per: *Erfarenheter från Falklandskonflikten*, 35 mm fältluftvärnssystem Oerlikon/Contraves. Militär Teknisk Tidskrift, N:o 3/1983, s. 15 - 19. Roland-järjestelmistä ks. Gunston, Bill: *Rockets and Missiles*. Salamander Books Ltd, Turnhout 1979, s. 153.

<sup>63</sup> Furdson, Edward: *Falklands Aftermath, Picking up the Pieces*. Leo Cooper, Lontoo 1988, s.27. Vrt Hyytiäinen Esa: *Miinasota Falklandilla*. Hakku, pioneerien lehti, N:o 1/1989, s. 30.

<sup>64</sup> English, Adrian: *Argentine Helicopter Operations in the Malvinas*. Defence Helicopter World, N:o 3/1984, s. 48. Ks. myös Perret Bryan: *Weapons of the Falklands Conflict*. Blandford Press, Poole, 1982, s. 58 - 61. Argentiinalaisten lentokalustoon kuului harjoitushävittäjiä, Argentiinassa valmistettuja Pucara-rynnäkkökoneita sekä alkeisharjoituskoneita.

van maihin lähelle tavoitetaan Stanleyta. Arviossaan Menendez ei ottanut huomioon Argentiinan yleisesikunnan tiedusteluosaston uhka-arviota, jonka mukaan britit voisivat nousta maihin myös kauempana. Arvionsa perusteella Menendez jakoi saaret kahteen puolustusalueeseen ja alisti pääosan joukoistaan itäisen puolustusalueen komentajalle. Tämän komentaja ryhmitti käytössään olevat viisi rykmenttiä Stanleyyn ympärille, mutta muodosti puolustuksen painopisteen maihinnousun torjuntaan.<sup>65</sup> Läntiselle puolustusalueelle Menendez alisti kolme rykmenttiä, jotka sen komentaja ryhmitti Goose Greeniin, Port Howardiin ja Fox Bayhin.<sup>66</sup>



Kuva 3. Argentiinalaisten joukkojen ryhmitys Falklandin saarella.

Argentiinalaiset eivät käyttäneet brittien maihinnousua edeltänyttä kahden kuukauden valmisteluaikaa tehokkaasti hyväkseen. He laiminlöivät joukkojensa koulutuksen eikä

<sup>65</sup> Meister, Jurg: Der Krieg um die Falkland-Inseln 1982. Biblio Verlag, Osnabruck 1984, s. 252. Ks. myös Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 58 ja 226. Yleisesikunnan arviosta ks. Fowler, William: Battle for the Falklands (1) Land Forces. Osprey Publishing Ltd, London 1982, s. 13 - 14.

<sup>66</sup> Bijl Van Der, Nicholas: Argentine Forces in the Falklands. Osprey Publishing Ltd, London 1992, s. 11 - 12.

linnoittaminenkaan onnistunut täysin.<sup>67</sup> Osasyynä linnoitteiden keskeneräisyyteen oli materiaalipula, mutta usein ne myös sijoitettiin taktisesti väärin.<sup>68</sup> Joukkojen taistelukyvyyn ylläpito muodostui ongelmalliseksi alusta alkaen. Brittien merisaarto esti suurimman osan merikuljetuksista, eikä saarille toimitettua materiaalia onnistuttu jakamaan, koska huoltojoukkoja oli liian vähän ja huoltotiestä oli kehno.<sup>69</sup>

## 2.5 Johtopäätöksiä

Argentiinalaisten maihinnousu Falklandin saarille oli Ison-Britannian poliittiselle ja sotilaalliselle johdolle strateginen yllätys. Sitävastoin taktisella tasolla alueella toimineet brittijoukot olivat tietoisia maihinnousu-uhasta. Ylin johto ei osannut tulkita saamiaan varoituksia oikein eikä pitänyt argentiinalaisten invaasiouhkaa todellisena. Falklandin saarten asukkaat ja alueella toimineet brittisotilaat valmistautuivat maaliskuun lopulta alkaen maihinnousuun. Kuitenkin lopullinen maihinnousuajankohta ja -alue tulivat briteille yllätyksenä, koska heillä ei ollut toimivaa merivalvontajärjestelmää.

Argentiinalaisten maihinnoususuunnitelma oli moderni. Operaatio oli tyypillinen pienimuotoinen ”strateginen isku”. Erikoisjoukot valtasivat avainkohteet ja merijalkaväki tukijoukkoina otti haltuunsa sataman ja lentokentän, joiden kautta saarille tuotiin lisäjoukkoja. Poikkeuksellisesti maihinnousuun ei liittynyt maahanlaskuja.

Maihinnousuoperaatio oli vahvasti poliittinen toimi. Argentiinalaiset pyrkivät kaikin keinoin välttämään tappioiden tuottamista, jotta he pystyisivät säilyttämään neuvotteluasemansa mahdollisimman hyvinä. Miehitysjoukoksi Falklandin saarille tuodun 25. Jalkaväkirykmentin sotilaat oli koottu kaikista Argentiinan maakunnista. Tällä pyrittiin nostamaan argentiinalaisten kansallistunnetta ja korostamaan maan yhtenäisyyttä. Maihinnousulla Falklandin saarille oli myös selvä sisäpoliittinen tarkoitus.

<sup>67</sup> Ricardo, Albert: *The Malvinas War from the Argentinian Viewpoint*. Air University, United States Airforce, Maxwell 1988, s. 18.

<sup>68</sup> Middlebrook: *The Fight for Malvinas*, s. 225. Galloway, Archibald: *Light Infantry in the Defence: Exploiting the Reverse Slope from Wellington to Falklands and Beyond*. US Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1985, s. 29. Everstiluutnantti Gallowayn laatima tutkimus käsittelee puolustusasemien taktista ja taisteluteknistä valintaa. Tutkimuksessaan hän haastattelee mm. everstiluutnantti Hew Pikea, brittien 3. Laskuvarjopataljoonan komentajaa.

<sup>69</sup> Ricardo, s. 19. Everstiluutnantti Ricardo oli Espanjan Ilmavoimien everstiluutnantti, joka opiskeli Yhdysvaltojen ilmavoimien yleisesikuntaupseerikurssilla. Hän oli aiemmin uransa aikana ollut komennuksella kaksi kuukautta Argentiinan Ilmavoimissa heti sodan jälkeen. Ks. myös Bijl Van Der, s. 34.

Brittien vastatoimet jäivät varsin tehottomiksi sekä Falklandin alueella että Etelä-Georgian saarella. Syynä tehottomuuteen oli raskaiden aseiden puuttuminen ja argentiinalaisten moninkertainen ylivoima.

Argentiinalaisten suunnittelua ja toimintaa väritti pitkäjänteisyyden puute. Perusoletuksen - Iso-Britannia ei käytä sotilaallista voimaa - osoittauduttua vääräksi sotilasjunta toimi hätäisesti ja ilman selkeitä päämääriä. Tästä esimerkkinä on joukkojen käyttö. Argentiinalaiset keskittivät joukkonsa saarille ilman ennakkosuunnittelua tai perinpohjaista tilanteenarviointia. Huolimatta kahden kuukauden valmisteluajasta argentiinalaiset eivät onnistuneet korvaamaan heikosti koulutettuja varusmiehiä reserviläisillä. Myös joukkojen kokoonpano oli vääristynyt. Taistelukestävyyden kannalta välttämättömien huoltojoukkojen osuus jäi liian pieneksi. Sensijaan kuljetuskoneet lennättivät saarille taistelujoukkoja, jotka jäivät osaksi ilman sotavarustusta brittien merisaarron johdosta.

Kenraali Menendezillä oli varsin selkeä arvio brittien toiminnasta. Hän oli kuitenkin koulutuksensa vanki. Menendez ei onnistunut arvioimaan brittien maihinnousukykyä realistisesti, vaan vertasi sitä moninkertaisesti voimakkaamman amerikkalaisen merijalkaväen suorituskykyyn. Menendez ei oivaltanut, että briteillä ei ollut kykyä nousta maihin vahvasti puolustetulle alueelle.

Maasto jakoi Menendezin voimat erillisiin puolustusasemiin, jotka brittien oli tahtoessaan helppo lyödä osissa. Ainoastaan Stanleyhin muodostettiin vahva puolustusasema, mutta sekin väärälle alueelle - maihinnousun torjuntaan. Puolustussuunnitelmat perustuivat pääosin jäykän torjuvaan puolustukseen. Enempään tosin Menendezin huonosti koulutetut joukot olisivat tuskin kyenneetkään.



### 3 BRITTIEN MERIKULJETUKSET JA EDELLYTYKSIEN LUOMINEN MAIHINNOUSUILLE

#### 3.1 Merikuljetuskyvyn luominen, kuljetusten valmistelut ja joukkojen perustaminen

Kuninkaallisen laivaston komentaja amiraali Sir Henry Leach kertoi jo 1.4. pääministeri Thatcherille, että: "Laivasto kykenee purjehtimaan lähes välittömästi suurella voimalla, joka voidaan ryhmittää Falklandin vesille kolmen viikon kuluessa. Lisäksi laivasto kykenee suojaamaan oman toimintansa" <sup>70</sup>.

Laivasto ennakoiki poliitikkojen toimenpiteitä ja kohotti valmiuttaan jo hieman ennen Argentiinan maihinnousua Falklandin saarille. Kaksi ydinsukellusvenettä oli aloittanut purjehduksensa Etelä-Atlantille jo ennen maihinnousua: HMS Spartan 31.3. ja HMS Splendid 1.4. <sup>71</sup> Lentotukialuksille annettiin 1.4. käsky valmistautua merelle lähtöön kahden vuorokauden kuluttua <sup>72</sup>.

Ison-Britannian parlamentissa käytiin 2. - 3.4. kiivas väittely Falklandin tapahtumien syistä ja seurauksista. Väittelyn tuloksena parlamentti ei antanut hallitukselle muita vaihtoehtoja kuin palauttaa Falklandin saaret Isolle-Britannialle mahdollisimman nopeasti <sup>73</sup>.

Kuninkaallisella laivastolla oli merijalkaväen kuljetuksiin soveltuvia aluksia käytössään seuraavasti: lentotukialus HMS Hermes, telakka-alus HMS Fearless, kuusi Sir Lancelot -luokan maihinnousun huolto- ja apualusta (Landing Ship Logistic = LSL) ja materiaalikuljetuksia varten RFA (*Royal Fleet Auxilliary*) Stromness. RFA Stromness oli aikarajattuna siviilivarustamon kuljetuksiin. Lentotukialusten niukkuudesta johtuen HMS Hermestä ei voitu sitoa kuljetustehtäviin, vaan se toimi lentotukialuksena. Kuninkaallisen laivaston oma merikuljetuskapasiteetti oli riittämätön, joten Iso-Britannia joutui kuljetuksissa turvautumaan pakko-otettuihin kauppa-aluksiin.

Puolustusministeriössä pidettiin 31.3. ensimmäinen suunnittelukokous, jossa käsiteltiin kauppa-alusten käyttöä sotilaallisiin merikuljetuksiin. Kokouksen päämääränä oli selvittää

<sup>70</sup> Washington, s. 5.

<sup>71</sup> Villar, Roger: *Merchant Ships at War, The Falklands Experience*, Lontoo 1984, s. 9.

<sup>72</sup> Brown, David: *The Royal Navy and the Falklands War*. Leo Cooper Ltd, London 1987, s. 65. Vrt. Moro, s. 70: Käsky annettiin jo 31.5.1982. Moro tarkoittaa esikäskyä. Brittilähteiden mukaan alukset saivat virallisen käskyn 1.4.1982.

<sup>73</sup> Her Majesty's Stationery Office (HMSO): *The Falklands Campaign, a Digest of Debates in the House of Commons 2 April to 15 June 1982*, Lontoo 1982, s. 4 - 21. Voimakkaan kritiikin seurauksena Thacherin hallituksen ulkoministeri lordi Carrington erosi tehtävistään. Ks. esim. *The Time Magazine*, April 19/1982, s. 10 - 17.

brittiläisten Etelä-Atlantilla olevien kauppa-alusten suojaustarve. Kokouksen tuloksena varustamoille lähetettiin kysely, jossa niiltä pyydettiin tietoja uhanalaisella alueella olevista aluksista. Kyselyn tuloksena selvisi, että 13 Ison-Britannian lipun alla purjehtivaa alusta oli Argentiinan aluevesillä, satamissa tai kuljettamassa rahtia Argentiinaan tai sen naapurivaltioihin. Samassa yhteydessä Ison-Britannian kauppaministeriö antoi varustamoille ohjeen, jonka mukaan brittiläisten alusten tuli pysytellä yli 200 mpk:n etäisyydellä Argentiinan rannikosta ja poistua välittömästi argentiinalaisista satamista.<sup>74</sup>

Argentiinan noustua maihin Falklandin saarille kaksinkertaistuivat brittiläisten alusten vakuutusmaksut. Myöhemmin maksut nousivat lisää Ison-Britannian hallituksen kieltäytyttyä suojaamasta kauppa-aluksia. Etelä-Amerikan eteläpuolitse liikennöiviä varustamoita kehoitettiin välttämään Argentiinan aluevesillä sijaitsevan Magalhaësin salmen käyttöä ja kiertämään Kap Hornin niemi huolimatta jäävuorten aiheuttamasta riskistä.<sup>75</sup>

Alusten pakko-ottoa valmisteltiin jo 2.4. alkaen. Kaksi päivää myöhemmin Ison-Britannian kuningatar antoi virallisen määräyksen tarvittavien alusten pakko-otosta kuninkaallisen laivaston käyttöön. Käyttöön otettiin 49 kauppalaivaa. Määräys koski kaikkia Ison-Britannian lipun alla purjehtineita kauppa-aluksia ja sitä voitiin soveltaa puolustettaessa Ison-Britannian kuningaskuntaa tai sen siirtomaita. Historiassa vastaavanlaista pakko-ottomääräystä on aiemmin käytetty vain yhden kerran vuonna 1189, jolloin kuningas Rikhard I tarvitsi aluksia kolmatta ristiretkeä varten.<sup>76</sup> **Luettelo pakko-otetuista aluksista on esitetty liitteessä 2.**

Alusten pakko-ottoon oli turvauduttava, koska brittiläiset varustamot eivät olleet halukkaita luovuttamaan aluksia vapaaehtoisesti. Tähän olivat syinä muunmuassa matkustaja-alusten kevääksi ja kesäksi ajoittuva risteilysesonki, rahtialusten tiukat rahtaussovimukset ja epävarmuus valtion maksamista korvauksista. Varustamot pelkäsivät erityisesti rahtaussovimusten menettämistä neuvostoliittolaisille varustamoille ja aluksille.

Alunperin oli tarkoituksena, ettei kauppa-aluksia käytettäisi sotatoimialueella vaan ne kuljettaisivat lastinsa alueen läheisyyteen, josta kuninkaallisen laivaston alukset jatkaisivat kuljetuksia edelleen. Ajatus osoittautui kuitenkin mahdottomaksi toteuttaa, koska suurten materiaali- ja miesmäärien siirtokuormaukset talvisen Etelä-Atlantin sääolosuhteissa eivät olisi onnistuneet.

<sup>74</sup> Villar, s. 10.

<sup>75</sup> Villar, s. 11.

<sup>76</sup> Villar, s. 7 ja 11.

Otettavien alusten tuli kyetä täyteen lastattuina purjehtimaan yli 8 000 mpk:n etäisyydellä oleville Falklandin saarille. Alusten oli oltava riittävän tukevia ja merikelpoisia selvittääkseen Etelä-Atlantin talvimyrskyistä. Kaupallisessa liikenteessä toimivat nykyaikaiset alukset on suunniteltu toimimaan mahdollisimman taloudellisesti juuri tietyllä reitillä ja kuljettaessa vain tiettytyyppistä lastia. Alusten soveltuvuus suunnitellusta poikkeavaan käyttöön on melko huono. Jotta kauppa-alukset olisivat soveltuneet maihinnousuosaston kuljetuksiin Falklandin saarille, ne oli valittava huolellisesti ja niiden rakenteeseen oli tehtävä joitakin muutoksia.

Briteillä oli suunnitelmia siviilialusten käytöstä ja niihin tehtävistä muutoksista käytettäessä aluksia NATO:n pohjoisten joukkojen kuljetuksiin. Kyseiset suunnitelmat oli laadittu lähinnä Kanaalin liikenteessä toimivien RORO-alusten (*Roll in - Roll out*) sekä pienehköjen tankki- ja varastoalusten sekä muiden apualusten käytöstä. Kolmea valtamerihinaajaa, viittä miinanraivaukseen käytettävää kalastustroolaria ja kahta British Petroleum-yhtiön öljytankkeria lukuunottamatta NATO:n käyttöön suunniteltuja aluksia ei voitu käyttää. Syynä oli alusten soveltumattomuus pitkään purjehdukseen Etelä-Atlantin vaativissa olosuhteissa.<sup>77</sup>

Suurimmat muutostyöt olivat helikopterikannen rakentaminen, välilaipioiden rakentaminen alusten runkoihin, lisäpolttoainesäiliöiden rakentaminen, merellä aluksen liikkua tapahtuvan polttoainetäydennyksen vaatimien laitteiden (*Replenishment at Sea* = RAS) ja juomaveden puhdistuslaitteistojen asentaminen. Lisäksi yhdenmukaistettiin viesti- ja merenkulkulaitteistoja. Aluksiin asennettiin UHF-radiot ja satelliittiviestivälineet.

Miehistönkuljetusaluksiin rakennettiin lisää majoitustiloja sekä lisättiin pelastusveneiden ja -lauttojen määrää. RORO-alusten lastausramppeja jouduttiin muuttamaan siten, että alusten lasti oli mahdollista purkaa merellä suoraan maihinnousualuksiin tai -ponttoneille. Rakennemuutosten aiheuttamat alusten painopisteiden muutokset aiheuttivat lisäongelmia suunnittelutyölle.

Merkille pantavaa oli se, että aluksia ei maalattu töiden yhteydessä naamiovärein vaan alukset säilyttivät alkuperäisen värinsä. Osassa aluksia maalattiin kuitenkin varustamon tunnuksat piiloon. Ainoastaan autolautta Europic Ferryin miehistö maalasi sotatoimialueella aluksensa kansirakenteet harmaiksi.

Maihinnousuosaston tukemiselle suurimman ongelman muodosti ilmatuen vähäisyys. Käytössä oli vain kaksi lentotukialusta, joille oli normaalisti sijoitettuna yhteensä 10 Sea Harrier -hävittäjää ja 27 Sea King -helikopteria. Sodan aikana aluksille tukeutuvien hävittäjien määrää nostettiin 31 Harrieriin. Alusten niukoista tiloista johtuen helikoptereiden määrää jouduttiin supistamaan kolmella. Tukialuspujaa pyrittiin helpottamaan muuttamalla neljä suurta konttien kuljetuslaivaa Atlantic Conveyor, Atlantic Causeway, Contender Bezant ja Astronomer tilapäisiksi lentotukialuksiksi. Astronomeria lukuunottamatta kaikki laivat olivat RORO-aluksia, joiden välisansia voitiin nostaa ja laskea kuormauksen ja lastin käsittelyn helpottamiseksi. Kaikki alukset kykenivät kuljettamaan kontteja kansilastinaan. Konttialusten suuri koko (kantavuudet 11 445 - 27 867 tonnia), tukevat kansirakenteet ja hyvä kuormankäsittelykyky mahdollistivat lentotoiminnan aluksilta.<sup>78</sup> Operaation aikana aluksille tukeutui vaihteleva määrä Harrier-hävittäjiä ja helikoptereita.<sup>79</sup> Sodan aikana konttialuksista lentotukialuksiksi muutetut laivat osoittautuivat erittäin käyttökelpoisiksi. Alusten ansiosta käytettävissä oleva lentokoneiden ja helikoptereiden määrä kaksinkertaistui. Muutostöihin kului aikaa noin viikko. Saatujen kokemusten perusteella NATO:n laivastoilla lienee tarkat suunnitelmat vastaavanlaisesta toiminnasta tulevaisuudessa.

Alusten muutostyöt tehtiin pääasiassa kuninkaallisen laivaston telakoilla Portsmouthissa ja Devonportissa; osa myös Gibraltarilla ja Rosythissä. Kaikkiaan 49:ään alukseen tehtiin muutostöitä. 21 alusta korjattiin Portsmouthissa, 10 Devonportissa, yhdeksän Southamptonissa ja kuusi Rosythissä. Portlandissa, Gibraltarilla ja Charlestonissa muutettiin kussakin yksi alus. Siviilitelakoiden käyttöä rajoitti ammattitaitoisen työvoiman ja tarvittavien välineiden puute. Lisäksi kuninkaallisen laivaston telakoilla oli varastoituna runsaasti materiaalia, jolloin välttyttiin materiaalin tilausten ja kuljetusten aiheuttamilta viiveiltä.<sup>80</sup>

Sodan aikana kuljetettiin polttoaineita noin 450 000 tonnia ja muuta materiaalia yhteensä noin 100 000 tonnia. Käytössä olleiden erityyppisten kuljetusalusten kokonaismäärä oli 75 kappaletta ja kokonaiskantavuus 1 077 596 tonnia. Määrä jakautuu seuraavasti: joukkojenkuljetusalukset 13 kpl kantavuus yhteensä 215 339 tonnia, huolto- ja rahtialukset 29 kpl kantavuus 216 131 tonnia ja tankkialukset 33 kpl kantavuus 646 126 tonnia.<sup>81</sup>

Pääosa materiaalista ja henkilöstöstä lastattiin Portsmouthissa, Southamptonissa ja Devonportissa. Huhtikuun ensimmäisen viikon aikana Portsmouthin ja Southamptonin

<sup>78</sup> Brown, s. 358 ja Villar, s. 178 - 179.

<sup>79</sup> Aluksille tehdyistä muutoksista ja alusten toiminnasta sodan aikana tarkemmin esim. Villar, s. 80 - 87 tai Brown, s. 230 ja 358.

<sup>80</sup> Villar, s. 29 ja s. 169 - 170.

<sup>81</sup> Watson, Bruce W. & Dunn, Peter M (toim): Military Lessons of the Falkland Islands War, Boulder 1984, s. 168.

satamiin kuljetettiin lähes 40 000 tonnia tarvikkeita pääasiassa maanteitse. Devonportissa aluksiin lastattiin noin 30 000 tonnia tarvikkeita. Asevoimien oman kuljetuskaluston lisäksi maakuljetuksia varten vuokrattiin sata rekka-autoa. Osa tarvikkeista kuljetettiin junilla. Kuljetusmatkat olivat keskimäärin alle 200 km. Kuitenkin pelkästään Devonportin satamaan materiaalia kuljettaneet ajoneuvot ajoivat kolmen kuukauden aikana yhteensä noin 450 000 km.<sup>82</sup>

Alusten käytöstä maksettiin varustamoille korvauksia seuraavasti: tankkialusten kuukausivuokra oli toukokuussa yhteensä noin 10 miljoonaa dollaria. Korvaukset olivat noin 40 % normaalihintoja korkeammat. Matkustaja-alus Canberran vuokra oli 175 000 dollaria ja Queen Elizabeth II:n 225 000 dollaria vuorokaudessa. Alusten siviilimiehistöille maksettiin 150 % korkeampaa palkkaa seitsemän astetta eteläistä leveyttä olevan meridiaanin eteläpuolisella ja Greenwichin meridiaanin länsipuolisella alueella. Ison-Britannian hallituksen palveluksessa olleet sotilaat ja RFA:n alusten miehistöt saivat samansuuruisen korvauksen vasta aloitettuaan toimintansa Falklandin saaria ympäröineen saartovyöhykkeen (TEZ-vyöhyke) sisällä.<sup>83</sup>

Falklandin sodan aikana todettiin, että otettaessa kauppa-aluksia laivaston tukitehtäviin on kiinnitettävä huomiota seuraaviin asiakokonaisuuksiin: Alukset tulee aseistaa ilmatorjuntakonekiväärein tai mieluummin kevein ilmatorjuntaohjuksin tai -tykein. Alusten vaurioiden sietokykyä on parannettava rakentamalla lisää väli-ilmoitusta sekä tehostamalla miehistön vauriontorjuntakoulutusta. Lisäksi miehistöjen merenkulkukoulutusta on parannettava, jotta alusten toiminta pimeässä, huonoissa sääoloissa ja osana laivasto-osastoa olisi turvallisempaa. Kuitenkin kaikkein tärkeintä on, että alusten pakko-otto- ja muutossuunnitelmat ovat valmiina jo rauhan aikana ja niitä ylläpidetään koko ajan.<sup>84</sup>

### 3.2 Sota-alusten valmistelut ja laivasto-osaston muodostaminen

Kriisin alkaessa 16 hävittäjää ja fregattia käsittävä kuninkaallisen laivaston osasto osallistui NATO:n kevätsotharjoitukseen Välimerellä. Argentiinalaisten noustua maihin Falklandin saarilla harjoitus keskeytettiin, ja kaikki Ison-Britannian sota-alukset purjehtivat Gibraltarille täydennystä ja varustamista varten.<sup>85</sup> Kapasiteetin niukkuudesta johtuen

<sup>82</sup> Villar, s. 36 ja Washington, s. 67.

<sup>83</sup> Baker, A D III: Sealford British Style, USNI Proceedings, Vol 109, No 6/1983, s. 111 - 112 ja Morinson: Falklands (Malvinas) Campaign: A Chronology, USNI Proceedings, Vol 109, 6/1983, s. 119 - 120.

<sup>84</sup> Villar, s. 165 - 166.

<sup>85</sup> English, Adrian & Watts, Anthony, Battle for the Falklands (2), Naval Forces, Lontoo 1983, s. 16 ja Washington, s. 7.

alukset varustettiin kahdessa erässä, joista ensimmäisessä varustettiin seitsemän alusta. Alukset aloittivat välittömästi purjehduksen kohti Falklandin saaria. Osastoon liitettiin tankkialus RFA Tidespring 3.4.<sup>86</sup>

Etelä-Atlantille lähetettävä laivasto-osasto muodostettiin lentotuki- ja maihinnousu-alusosastoista. Tukialusosaston runkona olivat tukialukset HMS Hermes ja HMS Invincible. Tukialusten suojueen rungon muodosti Välimerellä laivastoharjoituksessa ollut osasto, jota täydennettiin Isosta-Britanniasta lähetetyillä aluksilla. Maihinnousu-alusosaston rungon muodosti alkuvaiheessa telakka-alus HMS Fearless sekä pakko-otetut joukkojenkuljetusalukset. Myöhemmin osastoon liitettiin toinen käyttöön otettu telakka-alus HMS Intrepid. Maihinnousu-alusosastolla oli myös oma suojueensa. Taistelujen aikana suoja-aluksia käytettiin tilanteen mukaisesti kummankin osaston suojaamiseen. Kulloinkin tarve ja alusten suorituskyky sekä ominaisuudet ratkaisivat käytötavan.

Lentotukialukset HMS Hermes ja HMS Invincible sekä telakka-alus HMS Fearless huollettiin ja varustettiin Portsmouthissa. Varustamiseen kului aikaa kolme vuorokautta. Vaikka Portsmouthin telakka oli suunniteltu lakkautettavaksi, telakan henkilöstö teki 24-tuntisia työpäiviä saadakseen alukset sotakelpoisiksi.<sup>87</sup>

Lentotukialuksille sijoitettavia lentoyksiköitä täydennettiin 2.4. alkaen, jolloin HMS Hermeksellesse lensi kahdeksan Sea Harrier -konetta, 4.4. koneiden määrä kasvoi kolmella. Samana päivänä HMS Invinciblelle sijoitettiin kahdeksan konetta. Lisäksi kummallekin lentotukialukselle siirrettiin laivueellinen helikoptereita. Laivueet oli koulutettu ja varustettu toimimaan sukellusveneiden torjuntatehtävissä osana NATO:n kokonaisuutta ja niiden valmius oli hyvä. Laivueilla oli vaihtomiehistöt siten, että ympärivuorokautinen toiminta oli mahdollista.<sup>88</sup>

Käytöstä poistettavaksi suunniteltu telakka-alus HMS Intrepid päätettiin ottaa takaisin palvelukseen. Alus saatettiin purjehduskuntoon Portsmouthin telakalla 22 vuorokaudessa. Alus aloitti purjehduksensa 26.4.<sup>89</sup>

Telakka-alusten kalustoon kuului yhteensä kahdeksan LCVP- ja kahdeksan LCU-maihinnousualusta (LCVP = Landing Craft Vehicles and Personnel; LCU = Landing Craft Utility). Brittien käytössä olleiden maihinnousu-alusten kokonaismäärä oli siis 16 kappaletta.

<sup>86</sup> Middlebrook, Martin: Operation Corporate, s. 69 - 70.

<sup>87</sup> English & Watts, s. 16.

<sup>88</sup> Brown, s. 69.

<sup>89</sup> Brown, s. 95.

Eteläiselle Atlantille siirrettiin myös kuninkaallisen laivaston sukellusveneitä. Ydinsukellus-vene HMS Spartan täydensi materiaalinsa Gibraltarilla ja HMS Splendid Faslanen tukikohdassa. Molemmat sukellusveneet aloittivat purjehduksensa 1.4. HMS Superb lähti Gibraltarilta samana päivänä. Veneen päämääränä oli kuitenkin Faslanen tukikohta. HMS Superbin liikkumisella oli tarkoituksena harhauttaa Argentiinan tiedustelulähteitä ainakin alkuvaiheen aikana. HMS Conqueror lähti 4.4. Faslanesta kohti Etelä-Atlanttia.<sup>90</sup>

### 3.3 Alusten lastaus ja liikkeellelähtö

Operaatioon osallistuvat alukset lähtivät Isosta-Britanniasta kolmena pääosastona. Osastojen lisäksi yksittäisiä aluksia lähti liikkeelle heti, kun ne oli saatu lastatuiksi. Ensimmäiseen osastoon kuuluivat molemmat lentotukialukset, telakka-alus HMS Fearless, neljä LSL-alusta, kaksi fregattia sekä kaksi tankkialusta. Alukset aloittivat purjehduksensa 5. - 7.4.<sup>91</sup>

Toisen osaston muodostivat matkustaja-alus Canberra ja RORO-alus Elk, jotka nostivat ankkurinsa 9.4. Osasto kuljetti pääosaa 3. Merijalkaväkiprikaatista. Aluksia lastattaessa ei vielä tiedetty taistelujaotusta tai purkamisolosuhteita. Osastoon liitettiin myöhemmin 3. Merijalkaväkiprikaatille alistettua 2. Laskuvarjopataljoonaa kuljettava autolautta Norland ja prikaatin tykistöä kuljettava Europic Ferry, jotka purjehtivat 25.4. ja 26.4. alkaen. Kaikkiin vahvennetun 3. Merijalkaväkiprikaatin joukkoja ja materiaalia oli kuormattuna 11:een eri alukseen.<sup>92</sup>

Kolmas pääosasto lähti liikkeelle 9. - 12.5., jolloin Queen Elisabeth II ja autolautat Baltic Ferry sekä Nordic Ferry aloittivat matkansa kohti Etelä-Georgiaa. Osaston aluksiin kuormattiin vahvennetun 5. Jalkaväkiprikaatin joukkoja ja materiaalia. Hitaina autolautat aloittivat purjehduksensa 9.5. Queen Elisabeth II lähti kolme päivää myöhemmin purjehdettien 24 solmun nopeudella. Alukset saapuivat Etelä-Georgian alueelle 27.5. Etelä-Georgian vesillä henkilöstö siirrettiin Queen Elisabeth II:lta matkustaja-alus Canberralle ja autolautta Norlandille, jotka kuljettivat joukot 31.5. San Carlosin maihinnousualueelle.<sup>93</sup>

Täydennyskuljetukset aloitettiin heti sota-alusten pääosan lähdettyä merelle. Kaksi RFA:n aluksista saatiin lastattua 6.4., jolloin ne lähtivät laivasto-osaston perään liittyäkseen osastoon. Kolme RFA:n alusta oli osallistunut NATO:n kevätsoharjoitukseen Välimerellä,

<sup>90</sup> Brown, s. 67.

<sup>91</sup> Brown, s. 72 ja Thompson, Julian: No Picnic, s. 17.

<sup>92</sup> Thompson, Julian: No Picnic, s. 14 - 15.

<sup>93</sup> Villar, s. 46 - 48.

josta ne lähtivät täydennyksen jälkeen suoraan Etelä-Atlantille. **Luettelo sotaan osallistuneista RFA:n aluksista on esitetty liitteessä 3.**

### 3.4 Harjoittelu merikuljetusten aikana

Laivojen miehistöt harjoittelivat äksiisiharjoituksena taisteluasemien miehitystä ja toimintaa taisteluasemissa. Miehityksen tuli tapahtua neljän minuutin kuluttua hälytyksestä ja henkilöstön oli kyettävä toimimaan pukeutuneena suojanaamariin, pelastautumispukuun ja pelastusliiveihin.<sup>94</sup>

Lisäksi aluksilla pidettiin runsaasti suojapalveluharjoituksia, joissa harjoiteltiin alusten osastojen ja kansien evakuointia, tulipalojen sammuttamista, vaurioiden korjausta, ensiaputaitoja sekä avun antamista toiselle vaurioituneelle alukselle. Osaan näistä harjoituksista osallistuivat myös alusten kuljettamat maihinnousuosaston sotilaat.

Merimatkan aikana britit pyrkivät harjoittelemaan kaikin mahdollisin keinoin tulevia taisteluja varten. Tukialusten ohittaessa Ranskan rannikon Sea Harrier-koneiden lentäjät harjoittelivat ranskalaisten Mirage-hävittäjien kanssa ilmataistelua, sillä Argentiinalla oli käytössään samanlaisia hävittäjiä<sup>95</sup>.

Sea Harrier-hävittäjien lentäjät harjoittelivat myös lentotukialusten suojaamista. Kaksi lentäjää sai kelpuutuksen taistelulentäjän tehtäviin vasta matkalla Falklandin saarille. Matkalla testattiin hävittäjäkoneiden suojautumiskykyä vihollisen ilmataisteluohjuksia vastaan ja kyvyn parantamiseksi hävittäjiin asennettiin tilapäisiksi harhautusvälineiksi alumiinisilppunippuja ilmajarrukoteloihin.<sup>96</sup>

Helikopterilentäjät harjoittelivat toimintaa meriolosuhteissa sekä yhteistoimintaa laivojen kanssa. Ensimmäistä kertaa Ison-Britannian asevoimissa osa helikopterilentäjistä valittiin koulutettavaksi lentämään pimeänäkölaitteita apuna käyttäen. Lynx-helikoptereita oli sijoitettu Sheffield-luokan hävittäjille sekä Broadsword- ja Amazon-luokkien fregateille. Helikoptereissa kokeiltiin ensimmäistä kertaa Sea Skua-ohjuksia, joilla voitiin torjua matalalla lentäviä ohjuksia. Kuninkaallinen laivasto ei ollut virallisesti hyväksynyt Sea Skua-ohjuksia palveluskäyttöön ennen Falklandin sodan alkamista. Sukellusveneentorjun-

<sup>94</sup> Villar, s. 78.

<sup>95</sup> Moro, s. 79.

<sup>96</sup> Brown, s. 79 - 80.



tahelikopterit harjoittelivat syvyyspommi- ja torpedohyökkäyksiä sekä akustisten kuunteluvälineiden käyttöä Etelä-Atlantin olosuhteissa.<sup>97</sup>

Kuninkaallinen laivasto tiedosti matalalla lentävien meritorjuntaohjusten, lähinnä Exocet-ohjusten, aiheuttaman uhkan alusten turvallisuudelle. Harjoituksissa pyrittiin tehostamaan kyseisten ohjusten havaitsemis- ja torjuntakykyä. Vaikeutena havaitsemisessa oli se, ettei alusten ja ilma-alusten tutkilla ollut kykyä mitata ja havaita mittaustaikan alapuolella lentäviä kohteita. Jotta ohjukset olisi voitu havaita aikaisemmin, kehitettiin yhteistoimintaa helikoptereiden kanssa. Tutkalla varustetut helikopterit partioivat uhanalaisissa suunnissa ja ilmoittivat havainnoistaan kohteena olevalle alukselle, jotta tämä ehtisi käynnistää vastatoimensa.

Suojueen alukset harjoittelivat pareittain siten, että harjoitukset ja suoja-aluksena toimiminen tapahtuivat vuoropäivinä. Tavoitteena oli kehittää taisteluosaston torjuntataktiikkaa erityisesti meritorjuntaohjusten hyökkäyksiä vastaan. Ensimmäisten päivien perusharjoittelun jälkeen tärkeimmäksi tavoitteeksi tuli kyky toimia lentotukialusten suojaosastona.<sup>98</sup>

### 3.5 Purjehdus operaatioalueelle ja merenherruuden hankkiminen

Eri osastojen siirtyessä kohti Falklandin saaria Taisteluosaston komentajan toiminta-ajatus täsmentyi käsittämään neljä vaihetta:

- Falklandin saarten julistaminen merisaartoon, joka aloitettiin ensimmäisten sukellusveneidensä päästyä toiminta-alueelle 12.4.
- Etelä-Georgian valtaus,
- meren- ja ilmanherruuden hankkiminen ja
- maihinnousu saarten valtaamiseksi.<sup>99</sup>

Britit aloittivat Etelä-Georgian valtauksen suunnittelun 6.4. Seuravana päivänä Gibraltarin tukikohdasta lähteneen HMS Antrimin päällikkö kommodori Brian Young sai käskyn ottaa johtoonsa HMS Plymouth ja RFA Fort Austin (= osasto Antrim) ja valmistautua valtaamaan Etelä-Georgian takaisin. Osaston tuli purjehtia mahdollisimman nopeasti Ascensionille. Osasto Antrim saapui saarelle 10.4. Tuolloin amiraali Woodward antoi kommodori Youngille tehtäväksi purjehtia Etelä-Georgian vesille ja ottaa yhteys HMS Enduranceen, joka oli paennut saarelta argentiinalaisten vallattua sen. Kommodori Youngin saama

<sup>97</sup> Brown, s. 79.

<sup>98</sup> Brown, s. 80.

<sup>99</sup> Dunn, Richard: Operation Corporate: Operational Artist's View of the Falkland Islands Conflict. Naval War College, Newport 1993, s. 13.

valmistautumistehtävä saaren valtaamisesta pysyi edelleen voimassa ja kykyä tehtävän täyttämiseen parannettiin. Ascensionilla osasto Antrim sai polttoaine- ja materiaalitäydennyksen. Aluksille lastattiin M-komppania 42. Merijalkaväkipataljoonasta sekä osasto SBS:n ja SAS:n miehiä. Lisäksi osasto sai käyttöönsä kaksi Wessex-helikopteria.<sup>100</sup>

Eri osastojen saapuminen Ascensionin saarelle oli porrastettava, koska saarella olevan tukikohdan sekä lentokentän huolto- ja täydennyskapasiteetti ei olisi riittänyt kaikkien alusten samanaikaiseen huoltoon.

Maihinnousualusosasto, johon kuuluivat HMS Fearless ja viisi LSL-alusta saapui, Ascensionille 17.4. Osasto aloitti välittömästi varastojensa täydennykset. Lentotukialus HMS Hermekseltä siirrettiin 200 tonnia materiaalia ja A-komppania 40. Merijalkaväkipataljoonasta LSL Sir Tristramille. Lentotukialuksia valmisteltiin pelkästään lentotoimintaa varten. Amiraali Woodwardille annettiin vuorokausi aikaa tukialusosaston taisteluvälmiuden kohottamiseen ja taistelujaotuksen muodostamiseen. Tukialusosasto jatkoi purjehdustaan 18.4. kohti Falklandin saaria tavoitteenaan luoda edellytykset maihinnousulle hankkimalla ilman- ja merenherruus.<sup>101</sup>

Maihinnousuosaston komentaja lippueamiraali Michael Clapp sai käskyn odottaa koko merijalkaväkiprikaatin saapumista Ascensionille, jotta prikaati voisi harjoitella maihinnousuun liittyviä teknisiä yksityiskohtia alusten, lentokoneiden ja helikoptereiden kanssa. Lisäksi tuli harjoitella varsinaista maihinnousua saarelle. Pääosa prikaatista saapui 20.4. matkustaja-alus Canberralla ja RORO-alus Elkillä. Viimeiset prikaatin taisteluosista saapuivat Ascensionille 7.5. telakka-alus HMS Intrepidillä ja autolautta Norlandilla. Viimeksi mainitulla aluksella saapuneella 2. Laskuvarjopataljoonalla oli vain muutama tunti aikaa harjoitella maihinnoususotatoimessa vaadittavia taitoja, sillä maihinnousuosaston pääosat jatkoivat purjehdustaan samana päivänä.<sup>102</sup>

Koska prikaatin saapuminen venyi yli kahden viikon ajalle, jouduttiin tinkimään koko prikaatin samanaikaisesta maihinnousuharjoituksesta. Viisi LSL-alusta jatkoi purjehdustaan ennen kuin HMS Intrepid ja Norland olivat saapuneet Ascensionille. LSL-alukset olivat hitaampia kuin muut maihinnousuosaston alukset. Jotta koko maihinnousuosasto olisi saatu samanaikaisesti Falklandin saarten vesille, LSL-alusten oli lähdettävä ennen pääosastoa. LSL-aluksia saattoi fregatti HMS Antelope.

<sup>100</sup> Brown, s. 83.

<sup>101</sup> Brown, s. 87 - 90.

<sup>102</sup> Brown, s. 92 - 95.

Ascensionilta lähdön jälkeen matkustajalaiva Canberra ja autolautat Elk, Europic Ferry sekä Nordland kohtasivat 10.5. telakka-alukset HMS Fearlessin ja HMS Intrepidin sekä Atlantic Conveyorin noin 2 000 mpk:n etäisyydellä Falklandin saarista. Kohtaamisen jälkeen osasto jatkoi yhdessä kohti Falklandin saaria. Tässä vaiheessa laivasto-osasto oli jakaantunut kolmeen pääosaan: tukialus- ja maihinnousualusosastoon sekä kommodori Youngin johtamaan osasto Antrimiin, jonka tehtävänä oli vallata Etelä-Georgia. Virallisesti tehtävä vahvistettiin 20.4. <sup>103</sup>

Väärinkäsitysten välttämiseksi ja yhteistoiminnan tehostamiseksi 23.4. alkaen kaikilla taisteluosaston aluksilla sekä operaation komento- ja johtamispaikoilla siirryttiin käyttämään paikallisen ajan sijasta Greenwichin aikaa (*Greenwich Mean Time = GMT*). Kellon siirtämisellä saavutettiin myös muita etuja. Koska "normaali" herätysaika maihinnousuosaston sotilaille oli 06.00, miehet olivat olleet hereillä noin neljä tuntia ennen auringonnousua. Tällöin yllätyshyökkäysten suorittaminen aamunkoitteessa oli yksinkertaisempaa kuin aiemmin. Kuninkaallisen laivaston alukset voitiin siirtää lähtöasemiinsa ja tehdä muut valmistelut pimeän aikana. <sup>104</sup>

Tukialusosaston purjehtiessa kohti Falklandin saarten vesiä Argentiinan ilmavoimat aloitti 21.4. tiedustelulennot osaston yllä. Lentoihin käytettiin aseistamattomia ilmavoimien Boeing 707 -koneita. Kyseisten koneiden käyttö oli ensimmäinen merkki argentiinalaisten lentäjien rohkeudesta ja lentotaidosta. Lentomatkaa lähimmästä tukikohdasta oli noin 4 200 km (~ 2 270 mpk). <sup>105</sup>

Argentiinalaisten tiedustelulennot aiheuttivat sen, että britit joutuivat tehostamaan ilmapuolustustaan ja sukellusveneentorjuntaansa. Britit pelkäsivät tiedustelukoneiden opastavan sukellusveneitä ja pinta-aluksia tukialusosastoa vastaan. Ilmavalvonnan tehostamiseen käytettiin Ascensionille tukeutuvia Nimrod-valvontakoneita ja tukialuksilta toimivia Sea Harrier-hävittäjiä. Argentiinalaisten tiedustelukoneita ei tulitettu, vaan ne pakotettiin poistumaan tukialusosaston ympärille julistetulta 200 mpk:n suojavyöhykkeeltä. Illalla 24.4., jolloin Etelä-Georgian valtaus oli käynnissä, Ison-Britannian hallitus antoi varoituksen Argentiinan ilmavoimille. Varoituksessa ilmoitettiin, että kaikkia argentiinalaisia siviili- ja sotilaskoneita, jotka lentävät laivasto-osaston valvonnan ulottuville, pidettiin uhkana laivasto-osastolle ja lentokoneet tulitettiin ampumaan alas.

<sup>103</sup> Woodward, Sandy & Robinson, Patrick: One Hundred Days, The Memoirs of the Falklands Battle Group Commander, Lontoo 1992, s. 83.

<sup>104</sup> Brown, s. 107.

<sup>105</sup> Meister, Jürg: Der Krieg um die Falkland-Inseln 1982. Biblio Verlag, Osnabrück 1984, s. 130.

HMS Brilliantin johdolla oli tarkoitus suojata Tukialusosastoa. Koska Etelä-Georgian valtaus oli käynnistymässä ja arveltiin osasto Antrimin tarvitsevan nopeasti lisää tukea, käskettiin 20.4. HMS Brilliantin purjehtia osasto Antrimin yhteyteen. Tällöin HMS Sheffieldin päällikkö kommodori Salt sai valmistautumistehtävän ryhtyä johtamaan Tukialusosaston kaukosuojausta (= osasto Sheffield). Osasto koostui kolmesta Sheffield-luokan hävittäjästä ja yhdestä Broadsword-luokan fregatista.<sup>106</sup>

Tukialusosasto kohtasi osasto Sheffieldin 25.4. noin tuhat meripenikulmaa pohjoiseen Etelä-Georgialta ja noin 1 500 mpk itään Stanleytä. Amiraali Woodwardilla oli kahden lentotukialuksensa suojana neljä ohjushävittäjää ja kolme fregattia. Polttoainehuolto varten oli varattu tankkeri Appleleaf. 60 mpk:a tukialusosaston perässä purjehtivat varasto- ja täydennysalukset RFA Resource ja RFA Olwen, joiden suojana oli fregatti HMS Yarmouth.<sup>107</sup>

Saatuaan Tukialusosastonsa suojeleineen kokoon amiraali Woodward päätti keskittää ilmapuolustusvoiman ja harjoituttaa sitä. Kummankin lentotukialuksen hävittäjät hyökkäsivät vuorotellen muita osaston aluksia vastaan. Näin pyrittiin havaitsemaan kaikki mahdolliset puutteet tukialusosaston ilmapuolustuksessa. Kolme päivää kestäneen harjoittelun jälkeen sää huononi estäen lentotoiminnan. Ilmapuolustusharjoitukset jouduttiin keskeyttämään 28.4. Tukialusosasto oli purjehtinut kolmen vuorokauden aikana noin tuhat mpk:a ja päässyt niin lähelle Falklandin saaria, että 200 mpk:n saartovyöhykettä kyettiin valvomaan myös ilmassa.<sup>108</sup>

Ison-Britannian hallitus ilmoitti 28.4., että Falklandin saaret ovat täydellisessä meri- ja ilmasaارrossa (*Total Exclusion Zone, TEZ*) 30.4. alkaen. Tuolloin Tukialusosasto oli noin 500 mpk:aa Stanleytä itään. Saman päivän iltana osasto aloitti etenemisen Falklandin saaria ympäröineen 200 mpk:n TEZ-vyöhykkeen sisälle. Tuolloin saatiin ensimmäinen havainto argentiinalaisesta troolarista, jonka tehtävänä oli seurata brittien laivasto-osaston liikkeitä ja ilmoittaa niistä Argentiinan sodanjohdolle.<sup>109</sup>

Saatuaan tiedon 28.4., että argentiinalaisten lentotuki- ja taistelualusosasto oli lähestymässä amiraali John Woodward ryhmitti laivasto-osastonsa vastaanottamaan argentiina-

<sup>106</sup> Brown, s. 110. Osastoon kuuluivat hävittäjät HMS Sheffield, HMS Glasgow ja HMS Coventry sekä fregatti HMS Broadsword.

<sup>107</sup> Brown, s. 111. Huom. RFA Olwenin lähdöstä ja käytöstä merikuljetuksiin ei ole tietoja muissa lähteissä. Kyseessä lienee joko RFA Olma tai RFA Olmeda. Suojaosaston muodostivat hävittäjät HMS Sheffield, HMS Glamorgan, HMS Coventry ja HMS Glasgow sekä fregatit HMS Broadsworth, HMS Arrow ja HMS Alacrity.

<sup>108</sup> Brown, s. 111 - 112.

<sup>109</sup> Brown, s. 112.

laisten hyökkäystä. Kolme Sheffield-luokan hävittäjää muodostivat uloimman torjuntakehän noin 30 mpk:n etäisyydelle lentotukialuksista. Hävittäjä HMS Glamorgan ja fregatit HMS Yarmouth, HMS Alacrity ja HMS Arrow (Amazon-luokka) muodostivat sisemmän torjuntakehän. Kaikkein lähimpinä lentotukialuksia olivat Broadsword-luokan fregatit HMS Broadsword ja HMS Brilliant, joilla oli paras lähi-ilmatorjuntakyky. Tukialusosastoa suojattiin samalla periaatteella koko operaation ajan, tosin tappiot ja Isosta-Britanniasta tulleet täydennysalukset aiheuttivat pieniä muutoksia.<sup>110</sup>

Suoja-alusten tärkeimmäksi käyttöperusteeksi muodostui niiden erilainen ilmatorjunta- ja ilmavalvontakyky. Torjuntakehällä uloimmiksi ryhmitetty Sheffield-luokan hävittäjät oli varustettu tutkaohjatuilla Sea Dart -alueilmatorjuntaohjuksilla, joiden kantama oli 38,6 km (20,8 mpk)<sup>111</sup>. Ryhmittämällä alukset uloimmiksi saatiin ohjukset ulottumaan pidemmälle ja kuitenkin ne suojasivat kantamakehensä sisällä olleita taisteluosaston muita aluksia. Keskimmaisiksi sijoitettiin ne alukset, joiden aseistuksena oli Sea Cat -ohjukset. Niiden kantama oli noin 4,5 km (2,4 mpk)<sup>112</sup>. Sea Cat -ohjuksin varustettujen alusten tehtävänä oli tuhota hyökkäävät lentokoneet, jotka olivat läpäisseet ensimmäisen torjuntakehän. Sisimmän kehän muodostivat uusimmilla Sea Wolf -lähi-ilmatorjuntaohjuksilla varustetut Broadsword-luokan alukset, joiden tehtävänä oli toimia viimeisenä varmistuksena ("goalkeeper") ja suojata erityisesti lentotukialuksia. Sea Wolf -ohjus oli täysin automaattinen, oman tutkansa avulla maaliin hakeutuva ohjus, jonka kantama oli noin kuusi km (3,2 mpk)<sup>113</sup>.

Varsinaiset sotatoimet Tukialusosasto aloitti 1.5. suorittamalla ilmahyökkäyksiä Stanleyn lentokentälle ja Darwinin tilapäiskentälle. Samanaikaisesti Ascensionilta lähtenyt kuninkaallisten ilmavoimien Vulcan-pommittaja pommitti Stanleyn kenttää<sup>114</sup>. Useista iskuista huolimatta lentokentän kiitorataa tai argentiinalaisten valvontatutkia ei onnistuttu tuhoamaan.

Seuraavana päivänä tykistöalukset aloittivat koko sodan kestäneet tykistösyöksyt Stanleyn alueelle. Neljä argentiinalaista Mirage-konetta hyökkäsi aluksia vastaan aiheuttaen niille vähäisiä vaurioita. Hyökkäys opetti briteille, ettei Falklandin saarten rannikkoa kannattanut lähestyä valoisan aikana. Argentiinan ilmavoimat ei kuitenkaan sitoutunut täysimääräisesti

<sup>110</sup> Brown, s. 131 - 132.

<sup>111</sup> Perrett, Bryan: The Weapons of the Falklands Conflict, Poole 1983, s. 128.

<sup>112</sup> Brown, s. 72 ja Koburger, s. 175. Sea Cat -ohjuksin oli varustettu County-luokan hävittäjät ja fregateista Leander-luokka (pl HMS Andromeda, jolla oli Sea Wolf -ohjukset), sekä tyyppien 12 ja 21 fregatit.

<sup>113</sup> Koburger, s. 175.

<sup>114</sup> Gething, Michael: Black Buck Raids. Defence Special, November 1982, s. 64 - 69

taisteluun, mikä aiheutti sen, ettei brittien haluamaa taistelua ilmanherruudesta syntynyt vielä tässä vaiheessa.<sup>115</sup>

Amiraali Woodward antoi koko osastolle käskyn siirtyä kaakkoon lisätäkseen etäisyyttä argentiinalaisiin. Brittien hävittäjäalukset saivat ensimmäisen tutkakosketuksen lentotukialus 25 de Mayolta lähteneisiin tiedustelukoneisiin aamuyöllä 2.5. Argentiinalaisten hyökkäystä odotettiin aamunkoitteessa. Sääolosuhteista johtuen raskaasti aseistetut rynnäkkökoneet eivät kuitenkaan kyenneet nousemaan ilmaan alukseltaan. Samaan aikaan tukialusosastoa uhannut risteilijä General Belgranon hyökkäys torjuttiin upottamalla risteilijä sukellusvene HMS Conquerorin laukaisemilla torpedoilla. Upotuksen seurauksena Argentiinan laivasto vetäytyi satamiinsa eikä ottanut alusyksiköillään aktiivisesti osaa sotatoimiin loppusodan aikana.<sup>116</sup>

### 3.6 Johtopäätöksiä

NATO:n sisäinen tehtävänjako ja Ison-Britannian hallitusten säästövaatimukset olivat muuttaneet kuninkaallisen laivaston tehtäviä ja alentaneet sen itsenäistä toimintakykyä. Omilla aluksillaan kuninkaallinen laivasto ei kyennyt huoltamaan eikä kuljettamaan suurta maihinnousuosastoa toiselle pallonpuoliskolle.

NATO:n valmisteluihin liittyen oli ennakolta olemassa suunnitelmia ainoastaan tankkialusten muuntamisesta kuninkaallisen laivaston tarpeita tyydyttäväksi. Yhteistoimintaa tankkilaivojen kanssa oli myös harjoiteltu. Muiden tarvittavien alusten käyttöä ei ollut valmisteltu. Normaaliaikana syntyneet ja luodut hyvät suhteet ministeriöiden, merenkulkuviranomaisen ja varustamoiden välillä osoittautuivat ensiarvoisen tärkeiksi pakko-otettaessa kauppa-aluksia kuninkaallisen laivaston käyttöön. Tilanne oli ainakin kaikissa länsimaissa uusi ja ennenkokematon. Entisissä sosialistisissa maissa kauppa-aluksia lienee suunniteltu käytettäväksi huomattavana vahvistuksena poikkeusolojen sotalaivastoille.

<sup>115</sup> Ks. esim. Huber, Jeffry: The Falklands Air War Revisited. Naval War College, Newport 1995, s. 11 - 12. Samassa lähteessä mainitaan myös toinen mahdollinen syy Argentiinan ilmavoimien laimeaan toimintaan ennen maihinnousua. Argentiinalaiset saattoivat luulla torjuneensa varsinaisen maihinnousuyrityksen brittien pommittaessa lentokonein Stanleytä ja tulittaessa eri kohteita laivatykistöllä 1.5.

<sup>116</sup> Brown, s. 131 - 137. Ks. myös. Miller, David & Chris: Modern Naval Combat. Salamander Books Ltd, London 1988, s. 182 - 183 ja Watts, Anthony: The Royal Navy, An Illustrated History. Arms and Armour Press, London 1995, s. 235. On mahdollista, että Argentiinan sukellusveneet saattoivat toimia koko sodan ajan brittejä vastaan. Ks. esim. Scheina, Robert: Where Were Those Argentine Subs. U.S. Naval Institute Proceedings, Vol. 110, March 1984, s. 115 - 120.

Kuninkaallisen laivaston johdossa nähtiin selkeästi omien voimavarojen riittämättömyys, joten alkuvaiheessa toiminnan selkeä painopiste muodostettiin omien alusten merikelpoiseksi saattamiseen sekä kauppa-alusten pakko-ottoon. Kuninkaallisen laivaston johto onnistui nopeasti vakuuttamaan poliittisen johdon pakko-ottomääräyksen antamisen välttämättömyydestä ja saamaan määräyksessä laajat valtuudet alusten ottamiseen. Keskinäinen luottamus poliittisen johdon ja kuninkaallisen laivaston välillä oli hyvä.

Alusten pakko-otto sujui varsin joustavasti. Kauppaministeriön hallussa olleeseen tiedostoon oli tallennettu tiedot alusten ominaisuuksista ja rakenteesta (piirustukset). Päätöksen jälkeen aluksiin oli tehtävä joukko muutoksia, jotta ne soveltuisivat paremmin niille suunniteltuihin tehtäviin.

Pakko-otettujen kauppalaivojen käytön kannalta merkittävimmät muutostyöt olivat helikopterikansien rakentaminen ja merellä tapahtuvan polttoaineen täydennyksen mahdollistavan laitteiston asentaminen. RORO-alusten kuormausportit muutettiin siten, että alusten purkaminen (porttien avaaminen) oli mahdollista aluksen ollessa merellä. Koska Isolla-Britannialla ei ollut käytössään riittävästi LCVP- ja LCU-tyypin maihinnousualuksia, jouduttiin valmistautumaan RORO-alusten lastin kuljettamiseen ponttonikalustolla. Tästä johtuen osa RORO-alusten kuormausporteista jouduttiin madaltamaan, jotta portti olisi avautunut merenpinnan tasolle.

Kuninkaallisella laivastolla ja Ilmavoimilla käytössä ollut pystysuoraan nousemaan ja laskeutumaan kykenevä Harrier-hävittäjä mahdollisti suurten avokantisten konttialusten käytön tilapäisinä lentotukialuksina. Ratkaisu oli niin onnistunut, että kuninkaallinen laivasto otti sodan jälkeen Astronomer-nimisen konttialuksen pysyvästi omaan käyttöönsä pääasiassa helikoptereiden tukialukseksi. Aluksi laivoihin ei asennettu aseistusta. Atlantic Conveyorin upottaminen Exocet-ohjuksella osoitti, että jonkinlainen itsepuolustusaseistus on välttämätön. Myöhemmin varustettuihin aluksiin asennettiin kevyet ilmatorjuntatykit ja silpunheittimet.

Konttialusten käyttö lentotukialuksina ja huolto- sekä korjaustilojen sijoittaminen siirrettäviin kontteihin osoitti kekseliäisyyttä ja käytössä olleiden mahdollisuuksien hyväksikäyttökykyä. Alukset mahdollistivat lentoaseen monipuolisemman käytön ja ilma-alusten lukumäärän lisäämisen. Laivojen mukanaan tuoma lentokoneiden ja helikoptereiden huoltokapasiteetin lisäys lienee ollut kaikkein merkittävin parannus, koska varsinaisten lentotukialusten kapasiteettia vapautui taistelutoiminnan tukemiseen.

RFA:n miehistön ammattitaito nopeutti ja paransi huomattavasti ottoalusten käyttöönottoa ja toimintavalmiuden saavuttamista. RFA:n henkilöstö pystyi nopeasti soveltamaan omat kokemuksensa sotilasmateriaalin kuljetuksista ohjeiksi, joita käytettiin siviilialuksilla.

Sodan aikana RFA:n aluksista eniten yleistä huomiota herättivät LSL-luokan maihinnousun tuki- ja huoltoalukset. Alukset olivat kuljetuskapasiteetiltaan melko pieniä. Niiden merkitys kuitenkin korostui, koska kyseiset alukset olivat ainoita kuninkaallisen laivaston käytössä olleita laivoja, jotka voitiin lastata Isossa-Britanniassa ja tarvittaessa purkaa suoraan maihinnousurannalle Falklandin saarilla.

Ison-Britannian puutteellista maihinnousukykyä kuvastaa se, että kuninkaallisen laivaston käytettävissä oli heti kriisin alkaessa vain yksi telakka-alus. Toinen LPD-alus oli poistettu käytöstä. HMS Intrepid päätettiin kuitenkin ottaa takaisin aktiivipalvelukseen. LCVP- ja LCU-maihinnousualusten kuljetus yli 8 000 mpk:n päähän kotisatamista oli mahdollista vain telakka-aluksilla. Kahdella LPD-aluksella kyettiin kuljettamaan kahdeksan LCVP- ja LCU-maihinnousualusta. Yhteensä maihinnousualuksia oli käytössä 16.

Taisteluosastoa muodostettaessa osa aluksista lähti lähes salaa kotisatamistaan. NATO:n harjoitukseen osallistuneista aluksista ei myöskään tiedotettu aktiivisesti yleisölle. Suurimmat ja näyttävimmät alukset saivat runsaasti julkisuutta. Tällä tavoin britit pyrkivät toisaalta voiman näyttämiseen ja toisaalta salaamaan kokonaisvoimansa ja harhauttamaan argentiinalaisia.

Pyrkiessään saattamaan taisteluosaston mahdollisimman nopeasti lähtövalmiiksi, britit lastasivat alukset välittämättä taistelujaotuksesta. Myöhemmin alusten lasteja jouduttiin siirtämään pysähdyttäessä Ascensionin tukikohtasaarella tai jopa avomerellä. Lisäksi alukset lähetettiin matkaan pieninä osastoina tai jopa yksittäin. Näistä syistä johtuen Ascensionin saaresta muodostui merkittävä tukeutumispaiikka suunnilleen matkan puolivälissä. Lähes kaikki sotatoimiin osallistuneet alukset tukeutuivat Ascensionin saarella olleeseen satamaan ja tukikohtaan. Kiinteät jatkuvasti miehitetyt meri-, ilma- ja maavoimien tukikohdat mahdollistavat suurvallalle vaikutusvallan ulottamisen hyvin kauas kyseisen valtion tavanomaiselta toiminta-alueelta.

Alusten purjehtiminen yksittäin edellytti operaation johdolta kykyä tilanteenmukaiseen johtamiseen sekä hyvin toimivia viestiyhteyksiä. Tästä huolimatta jouduttiin usein improvi-



soimaan. Osoitus hyvästä improvisointikyvystä oli GMT-ajan käyttöön ottaminen kaikissa operaatioon osallistuvissa tukikohdissa, aluksissa ja johtoportaisissa.

Merikuljetuksen aikana pyrittiin alukset ja niiden miehistöt saattamaan sotakelpoisiksi jatkuvalla harjoittelulla. Siinä korostuivat suoja palvelu- ja vaurioidentorjuntaharjoitukset. Tehokkaan harjoittelun tuloksena saatiin sotatoimien aikana syntyneiden vaurioiden aiheuttamat vahingot melko pieniksi. Maihin nousevat joukot harjoittelivat ensimmäisen kerran yhteistoimintaa kuninkaallisen laivaston ja kuljetusalusten kanssa Ascensionin saarella. Toinen mahdollisuus harjoitteluun oli siirtokuormausten aikana. Kokonaisuutena koko maihinnousuosasto, alusten ja ilma-alusten miehistöt sekä jalkaväkiosastot olivat kokemattomia näin laajaan ja vaikeissa olosuhteissa tehtävään maihinnousuoperaatioon.

Maihinnousua edeltävässä vaiheessa brittien tavoitteena oli saavuttaa ilman ja meren herruus. Meren herruuden saavuttaminen onnistui risteilijä General Belgranon upotuksen jälkeen. Risteilijän upotuksen tarpeellisuudesta on kiistelty runsaasti jälkikäteen. Tuolloin upotus oli sotilaallisesti välttämätöntä, koska yhteistoiminnassa ilmavoimien kanssa alus olisi muodostanut vakavan uhkan Ison-Britannian laivasto-osastolle. Poliittisesti upotuksen tavoitteena oli osoittaa Ison-Britannian hallituksen päättäväisyyttä sotatoimien aikana. Sodan jälkeen General Belgranon upotus on aiheuttanut eniten kitkaa Argentiinan ja Ison-Britannian suhteiden normalisoinnille, koska argentiinalaiset eivät pitäneet upotusta oikeutettuna.

Kuninkaallisen laivaston toimintaan näyttää vaikuttaneen runsaasti hävittäjä HMS Sheffieldin upotus Exocet-ohjuksella. Kuninkaallinen laivasto valmistautui ohjusten torjuntaan koko merimatkan ajan. Eri laivasto-osastojen liikehinnässä, manöövereissä, ohjusten uhka otettiin huomioon. Valmistautumisesta huolimatta argentiinalaiset onnistuivat väistämään ohjustentorjuntatoimet. Argentiina kykeni vaikuttamaan suurvallan koko taisteluosaston toimintaan omistamalla ja ampumalla vain muutaman nykyaikaisen meritorjunta-ohjuksen.

Brittien maihinnousuosaston merikuljetusten suunnittelussa itse kuljetuksissa ja johtamisessa on kaikissa vaiheissa ja tasoilla havaittavissa erittäin paljon joustavuutta ja tilanteenmukaista toimintaa. Ohjesääntöjen ja määräysten toimintamalleista oli luovuttava, jotta kyettiin nopeasti saamaan pakko-otetut kauppa-alukset purjehduskelpoisiksi, lastaamaan tarvittava kalusto aluksiin ja purjehtimaan Falklandin saarten talvisille vesille.

## 4 BRITTIEN MAIHINNOUSUT

### 4.1 Etelä-Georgian valtaus

Taisteluosaston komentajan toiminta-ajatuksen mukaisesti Falklandin saarille tehtävän maihinnousun edellytyksiä pyrittiin parantamaan valtaamalla tukikohta kohtuulliselta etäisyydeltä saarista. Sopiva kohde oli Etelä-Georgia, jonka onnistunut valtaus samalla kohottaisi brittijoukkojen ja kotirintaman taistelutahtoa. Operaatiota varten muodostettiin komentaja Youngin johtoon viisi alusta käsittävä maihinnousuosasto 12.4. Osastoon kuuluivat hävittäjä HMS Antrim (johtoalus), fregatti HMS Plymouth, HMS Endurance ja kaksi tankkialusta Fort Austin sekä Tidespring. Jalkaväkeä osastoon kuului noin 250 merijalkaväen ja SAS:n sotilasta.<sup>117</sup>

Etelä-Georgian operaatio alkoi lento- ja meritiedustelulla 14.4. Tiedustelun tuloksena todettiin, ettei Etelä-Georgiaa ympäröivillä merialueilla ollut Argentiinan laivaston aluksia. Ison-Britannian hallitus antoi luvan käynnistää Etelä-Georgian valtausoperaatio (operaatio Paraquet) 20.4. Seuraavana päivänä saarelle lähetettiin SAS:n osasto tiedustelemaan tarkemmin argentiinalaisten joukkojen määrää ja ryhmitystä. Osasto joutui kuitenkin palaamaan takaisin aluksille vuorokauden toiminnan jälkeen, koska sääolosuhteet olivat erittäin vaikeat.<sup>118</sup>

Sään parannuttua tiedustelua jatkettiin 23.4.<sup>119</sup> Seuraavana päivänä osasto sai tiedon, että saaren vesillä oli havaittu sukellusvene, ja samana päivänä lensi Argentiinan ilmavoimien tiedustelukone laivasto-osaston ylitse. Lisäksi argentiinalaiset valmistelivat ilmahyökkäystä osastoa vastaan.<sup>120</sup> Välttääkseen ilma- ja sukellusveneuhan britit päättivät pitää maihinnousuosastonsa pääosan yli 200 mpk:n etäisyydellä Etelä-Georgian saaresta. Brittien asema näytti melko uhkaavalta.

Brittien onni näytti kääntyvän varhain aamulla 25.4., sillä he onnistuivat vaurioittamaan argentiinalaista sukellusvene Santa Fe:tä niin pahasti, että se joutui palaamaan takaisin Grytvikenin satamaan. Etelä-Georgian saaren valtaamiseen suunnitellun osaston pääosat olivat edelleenkin yli 200 mpk:n etäisyydellä saaresta. Britit päättivät kuitenkin käyttää saatua menestystä hyväkseen ja kokosivat HMS Antrimilla olleista SAS:n, SBS:n ja

---

<sup>117</sup> Vaux, Nick: *March to South Atlantic*, 42 Commando, Royal Marines, in the Falklands War. Buchan & Enright Publishers Limited, London 1986, s. 40-41.

<sup>118</sup> Hastings & Jenkins, s. 126.

<sup>119</sup> Hastings & Jenkins, s. 128.

<sup>120</sup> Moro, s. 84.

merijalkaväen miehistä hyökkäysosaston, jonka vahvuus oli 75 miestä. Osasto siirrettiin helikoptereilla Grytvikenin sataman lähelle, josta se HMS Antrimin tykistötulen tukemana valtasi sataman. Samana iltana hävittäjä HMS Antrim purjehti Stromness Bayhin, jolloin Leithin kylässä ollut argentiinalaisten osasto antautui. Britit saivat yhteensä 190 vankia, joista 151 oli argentiinalaisia sotilaita ja 39 siviilihenkilöitä.<sup>121</sup>

Suhteellisen vähäisin joukoin onnistuneet Grytvikenin ja Leithin valtaukset olivat osoituksena siitä, että pienin voimin yllättäen tehdyt röyhkeät hyökkäykset olivat tehokkaita. Toiminta edellytti tilanteen oivaltamista ja hyväksikäyttämistä.

Etelä-Georgian operaation onnistuminen nosti brittien taistelutahtoa, ja Ison-Britannian hallitus sai parlamentin tukemaan sotilaallisen operaation jatkamista. Yhä edelleen korostettiin kuitenkin neuvotteluratkaisun ensisijaisuutta.<sup>122</sup>

Vallattuaan Etelä-Georgian saaren britit aloittivat Grytvikenin sataman varustamisen eteentyönnetyksi huolto- ja korjaustukikohdaksi. Joukkojenkuljetusaluksista saarelle tukeutui Queen Elisabeth II, joka toi pääosan 5. Jalkaväkiprikaatista saarelle. Miehet kuljettiin San Carlosin maihinnousualueelle matkustaja-alus Canberralla ja autolautta Norlandilla 31.5. Tankkialus Scottish Eagle tukeutui tukikohtaan 18.6. alkaen. Varastoaluksista saarelle tukeutuivat Lycaon, Saxonia ja Geestport. Varastoalusten lasti kuljetettiin maihinnousualueen huoltokeskukseen San Carlosiin RFA:n aluksilla Regent, Resource ja Stromness. Osa RFA:n alusten materiaalista siirrettiin merellä LSL-aluksille kuljetettavaksi maihinnousujoukoille. Saaren huoltotukikohdassa toimi lisäksi hinaajia ja korjausaluksia.

#### 4.2 Falklandin saarille tehtävän maihinnousun valmistelut

Arvioituaan eri vaihtoehtoisia maihinnousualueita britit hylkäsivät Länsi-Falklandin ja Lafonian alueet, koska hyökkäyksen jatkaminen niiltä olisi ollut vaikeaa. Heidän olisi ollut pakko tehdä joko uusi maihinnousu tai vallata Goose Greenin - Darwinin kannas. Näin ollen britit päätyivät kolmeen vaihtoehtoiseen maihinnousualueeseen. Ensimmäisenä oli Cow Bayn alue noin 20 km Stanleyä pohjoiseen Berkeleyn salmen pohjoispuolella. Toinen alue oli Uranie Bayn alue noin 15 km Stanleyä luoteeseen. Kolmantena oli San Carlosin alue noin 70 km Stanleyä länteen. Vahvennetun 3. Merijalkaväkiprikaatin komentaja prikaatikenraali Julian Thompson esitti, ettei Stanleyhin hyökättäisi suoraan, koska hänen mielestään maihinnousuosaston voima ei riittänyt suoraan hyökkäykseen.

<sup>121</sup>

Hastings & Jenkins, s. 128-130 ja Meister, s. 137.

<sup>122</sup>

HMSO: The Falklands Campaign, a Digest of Debates, s. 112.

Thompson ja maihinnousualusosaston komentaja lippueamiraali Clapp suosittelivat parhaana vaihtoehtona San Carlosin aluetta. Cow Bayn ja Uranie Bayn etuina olivat melko lyhyt etäisyys Stanleyistä ja hyvät maihinnousurannat. Haittana oli se, että molemmat alueet olivat argentiinalaisten raskaan tykistön kantaman sisällä. San Carlosin alueen etuina olivat suojaisuus ja se, ettei alueella ollut argentiinalaisia. Lisäksi alueen käyttö mahdollisti yllätykseen pääsyn. Suurimpana haittana oli pitkä etäisyys tavoitteena olleesta Stanleyistä, mikä hidasti hyökkäyksen jatkoa.<sup>123</sup>

Ascensionin saarella pidettiin 17.4. suunnittelukokous, jossa päätettiin maihinnousuoperaation päälinjoista. Kokoukseen osallistuivat Taisteluosaston komentaja amiraali Fieldhouse, tukialusosaston komentaja kontra-amiraali Woodward, maaoperaatioiden komentaja kenraalimajuri Moore, lippueamiraali Clapp ja prikaatikenraali Thompson. Kokouksessa päätettiin maihinnousuajankohdan takarajaksi 25.5. ja alueeksi Itä-Falklandin saari. Merikuljetuksen aikana laadittiin ja viimeisteltiin maihinnousuosaston maihinnousu- ja maaoperaatioiden suunnitelmat.<sup>124</sup>

Tärkeimpänä syynä San Carlosin valintaan maihinnousualueeksi oli se, että argentiinalaisten sukellusveneidä pääsy San Carlosin lahdelta oli melko helppoa estää ja aluetta oli helppo valvoa. Lisäksi alueelle lähetetyt tiedustelupartiot olivat todenneet, ettei siellä ollut argentiinalaisia joukkoja. Muita valintaan vaikuttaneita tekijöitä olivat: alueen keskeinen sijainti pääsaarten välillä, alueen tarjoamat suojaisat ankkurointimahdollisuudet, rantojen sopivuus rantautumiseen ja melko lähellä sijaitsevat Darwinin ja Goose Greenin kylät, jotka mahdollistivat huollon ja joukkojen tukeutumisen.<sup>125</sup>

Osana maihinnousuvalmisteluja kaikkien Taisteluosastoon kuuluvien alusten miehistöt julistettiin sotilain alaisiksi. Tällä päätöksellä taattiin myös siviilihenkilöiden kohtelu Geneven sopimusten mukaisesti sekä muut Ison-Britannian puolustusvoimissa sodan aikana palvelevan sotilaan oikeudet kauppalaivaston merimiehille.<sup>126</sup>

Lentotukialus HMS Hermes suojanaan HMS Broadsword ja HMS Glamorgan purjehtivat illalla 14.5. Itä-Falklandin pohjoispuolelle. Osasto kuljetti SAS:n iskuosaston helikopterein suunnitellun maihinnousualueen länsipuolella sijaitsevalle Pebble Islandin lentokentälle,

<sup>123</sup> Freedman & Gamba-Stonehouse, s. 330; Hastings & Jenkins, s. 91 ja Woodward & Robinson, s. 186 - 188.

<sup>124</sup> Woodward & Robinson, s. 91 - 92. Eri osastojen komentajilla oli varsin suuria näkemyseroja maihinnousun päämäärästä. Vrt. esim. Clapp, s. 69. Kenraali Mooren näkemys maihinnousun ajankohdan ajoittamisesta ks. Shaw, Jennifer: The Falklands Experience, Royal United Institute for Defence Studies, Vol 128, N:o1/1983, s. 27.

<sup>125</sup> Frost, s. 24.

<sup>126</sup> Brown, s. 164.

missä oli argentiinalaisten lentotukikohta. Iskuosasto tuhosi kaikki kentällä olevat koneet, jonka jälkeen osasto palasi Tukialusosaston yhteyteen.<sup>127</sup>

Toukokuun kolmannella viikolla briteillä oli käytössään neljä sukellusvenettä Falklandin saarten merisaarron valvontaan. Ilmatilaa pyrittiin valvomaan korkealla lentävistä Nimrod AEW-koneista. Valvonta ei kuitenkaan ollut jatkuvaa eikä aukotonta.

Argentiinalaiset pyrkivät sekä lentokonein että aluksin suoritettavalla tiedustelulla selvittämään Ison-Britannian joukkojen maihinnousun ajankohdan ja alueen. Toukokuun puoliväliin mennessä Argentiina oli menettänyt kykynsä lentotiedusteluun yli 500 mpk:n etäisyydellä omista lentotukikohdistaan, koska viimeinen ilmavoimien käytössä olleista Neptune-merivalvontakoneista vaurioitui korjauskelvottomaksi 15.5. Aseistamattomilla Boeing 707 -koneilla ei enää kyetty tiedustelemaan brittien laivasto-osaston liikkeitä. Brittiläisten tykistöalusten yölliset tulitustehtävät Stanleyn edustalla jatkuivat 15.5. alkaen, koska sääolosuhteet olivat parantuneet.<sup>128</sup>

HMS Antrimin suojaamaan viiden LSL-aluksen osastoon liittyivät 7.5. sairaala-alus Uganda ja tankkialus RFA Regent. Osasto siirtyi 30° eteläiselle leveyspiirille odottamaan samana päivänä Ascensionilta lähteneitä päävoimia. Koko maihinnousuosasto oli 14.5. koossa, kun osasto Antrimiin kuuluneet LSL-alukset olivat liittyneet telakka-alusten HMS Fearlessin ja HMS Intrepidin suojelemaan muodostamaan osastoon. Maihinnousuosasto oli 17.5. noin 700 mpk:a kaakkoon Mar del Platasta. Argentiinalaiset eivät löytäneet osastoa seuraavien päivien kuluessa.<sup>129</sup>

Rahtialus Atlantic Conveyorilta siirrettiin 18.5. kuluessa kaikki lentokuntoiset Harrier-koneet ja helikopterit sekä materiaalia lentotukialuksille. Kaikki lastina olleet helikopterit jäivät vielä alukselle, koska niiden huolto-, korjaus- sekä lentomiehistöt olivat vasta tulossa alueelle autolautta Europic Ferryllä. Suurten Chinook-helikoptereiden tukikohta valmistaututtiin perustamaan maihinnousun jälkeen rannikolle. RORO-alus Atlantic Conveyorilla tulleet Harrier-hävittäjien lentäjät siirtyivät lentotukialuksille ja aloittivat välittömästi lentoharjoittelun.<sup>130</sup>

Maihinnousualusosasto liittyi Tukialusosastoon 18.5., jolloin koko taisteluosasto oli koossa. Seuraavan vuorokauden ajan osasto säilytti noin 300 mpk:n etäisyyden Stanle-

<sup>127</sup> Woodwrd, s. 218 - 221.

<sup>128</sup> Brown, s. 165.

<sup>129</sup> Brown, s. 168.

<sup>130</sup> Brown, s. 170. Huom. kyseessä oli kuninkaallisten ilmavoimien Harrier GR 3-hävittäjiä.

ystä pysytellen Falklandin saarten koillispuolella. Merellä muodostettiin maihinnousujoukkojen taistelujaotus. Merijalkaväkikiprikaatin joukkoja siirrettiin matkustaja-alus Canberralta telakka-aluksille. Joukkojen lisäksi siirrettiin ampumatarvikkeita ja muuta materiaalia rahtialuksilta sota-aluksille. Kaikkien alusten varastot täydennettiin. Joukot laivojen välillä siirrettiin pääasiassa HMS Fearlessin ja HMS Intrepidin LCVP- ja LCU-maihinnousualuksilla, koska helikopterit tarvittiin materiaalin siirtoihin. Seuraavana yönä, vuorokautta ennen maihinnousua, HMS Glamorgan suoritti harhautusoperaation Falklandin salmen pohjoispäähän. Operaation tarkoituksena oli uskotella argentiinalaisille, että maihinnousu oli alkanut.

Brittien tavoitteena oli maihinnousun valmisteluvaiheessa estää sekä Argentiinan laivaston toiminta alueella että täydennys- ja huoltokuljetukset Falklandin saarille. Lisäksi tarkoituksena oli aiheuttaa sekaannusta ja tappioita ilma- ja tykistöiskuin argentiinalaisten joukkojen keskuudessa ja kiistää Argentiinan ilmaherruus alueella sekä erikoisjoukkojen partiolla tiedustella maihinnousualuetta. Muutoin tavoitteisiin päästiin, mutta britit eivät saaneet ilmaherruutta alueella.

Koska Argentiinan ilmavoimat kykeni hyökkäämään kuninkaallisen laivaston aluksia vastaan, britit pyrkivät pitämään korvaamattomat lentotukialuksensa Argentiinan ilmavoimien ulottumattomissa. Lentotukialukset operoivat pääasiassa Falklandin saarten itäpuolelta yli 450 mpk:n (~ 830 km) etäisyydellä Rio Granden lentotukikohtaan sijoitetuista Super Etendard -koneista. Tukialusten sijainti mahdollisti Harrier-hävittäjien jatkuvan partioinnin Falklandin saarten yllä. Hävittäjien määrää ei kuitenkaan pystytty lisäämään riittävän nopeasti, jotta hyökkäykset maihinnousulaivoja vastaan olisi voitu kokonaan estää. Argentiinalla oli maatukikohdissa käytössään 38 A-4 Skyhawk-, 24 Dagger- ja kuusi Canberra-hävittäjäpommittajaa. Lisäksi 25 de Mayo -lentotukialuksella oli seitsemän A-4 Skyhawk -hävittäjäpommittajaa. Yhteensä käytössä oli 75 hävittäjäpommittajaa.<sup>131</sup>

Iso-Britannia jatkoi ilmahyökkäyksiä ja tulitusta tykistöaluksin Falklandin saarilla olevia argentiinalaisia vastaan. Tärkeimpinä kohteina olivat lentokentät. Britit tehostivat tykistöalustensa ilmatorjuntakykyä käyttämällä Sheffield-luokan hävittäjäaluksia yhdessä Broadsword-luokan fregattien kanssa pareittain, jolloin kyseinen aluspari kykeni torjumaan ilmauhkan sekä matalalta että korkealta. HMS Sheffieldin tuhouduttua ja HMS Glasgown vaurioituttua amiraali Woodwardin käytössä oli vain yksi toimintakuntoinen Sheffield-luokan hävittäjä, HMS Coventry. Woodward joutui irrottamaan HMS Coventryn yöllisistä

tulitustehtävistä tukialusosaston suojaksi. Lisäksi fregatti HMS Arrow oli vaurioitunut kovassa myrskyssä säilyttäen taistelukykynsä vain osittain. Tappioista johtuen kuninkaallisen laivaston johto lähetti alueelle vahvistuksia. Woodwardin tueksi oli tulossa Gibraltarilta HMS Exeter ja HMS Cardiff.<sup>132</sup>

#### 4.3 Maihinnoususuunnitelma ja alusten ryhmittäminen

San Carlos -lahden suu on noin kolmen kilometrin levyinen. Suuaukon jälkeen lahti jakautuu kahteen haaraan. Port San Carlosin haara suuntautuu länteen ja on noin 17 km pitkä ja keskimäärin noin kilometrin levyinen. Etelään suuntautuva San Carlos Waterin haara on noin yhdeksän kilometriä pitkä ja lähes kaksi kilometriä leveä. Veden syvyys on yli 10 metriä vielä yli kilometrin etäisyydellä rannasta. Alueen ympärillä on lähes 300 metrin korkuisia kukkuloita. Rannat ovat jyrkkiä ja kallioisia, joten rantautuminen on mahdollista vain Port San Carlosin -kylän, Ajax Bayn ja Bonners Bayn (San Carlos Settlement) alueilla.<sup>133</sup>

Toiminta-ajatuksena operaatiossa oli nousta maihin maihinnousualuksilla pimeyttä hyväksi käyttäen siten, että Port San Carlos, San Carlos Settlement ja Ajax Bay (sillanpään alue) olisi saatu varmasti brittien haltuun aamun valjetessa. Heti valaistusolosuhteiden mahdollistaessa helikoptereiden käytön siirrettäisiin kenttätykkipatteri ja Rapier-ilmatorjuntahojuspatteri tukemaan ja suojaamaan sillanpäättä. Tukevien osien saavuttua sillanpään alueelle ryhmitäisiin puolustukseen ja valmistauduttaisiin torjumaan argentiinalaisten maa- ja ilmahyökkäykset.<sup>134</sup>

Alunperin maihinnoususuunnitelmassa oli kolme vaihetta. Ensimmäisessä vaiheessa 40. ja 45. Merijalkaväkipataljoonien tuli nousta maihin samanaikaisesti San Carlos Settlementin ja Ajax Bayn alueella. Pataljoonien tuli välittömästi maihinnousun jälkeen suojata alueensa ja lähettää maihinnousualukset hakemaan toisessa portaassa kuljetettavia 2. ja 3. Laskuvarjopataljoonaa, joiden tuli nousta maihin Sussex Mountainin ja Port San Carlosin alueella ja suojata alueensa. Kolmannessa vaiheessa maihin siirrettäisiin helikoptereilla tykistö- ja ilmatorjuntahojuspatteri. Prikaatin reservinä olisi 42. Merijalkaväkkipataljoona kuljetusaluksissa. Reserviä käytettäisiin prikaatin komentajan käskyllä uhanalaisimpaan suuntaan.<sup>135</sup>

<sup>132</sup> Brown, s. 161 ja Hastings & Jenkins, s. 158.

<sup>133</sup> Brown, s. 183 ja HMSO: The British Army in the Falklands -teoksen karttaliite East Falkland 1:100 000 v:lta 1982 (Liitteenä 12).

<sup>134</sup> Thompson: No Picnic, s. 40.

<sup>135</sup> Thompson: No Picnic, s. 42.

Maihinnoususuunnitelmaa jouduttiin kuitenkin muuttamaan, koska brittien tiedustelu sai tietoonsa 16.5., että argentiinalaiset olivat ryhmittäneet noin komppanian vahvuisen taisteluosaston Fanning Headin alueelle ja että heillä oli melko vahva helikoptereilla liikkuva reservi Fizroyn alueella. Fanning Headin niemeltä kyettiin hallitsemaan San Carlosin lahden suuaukko. Tästä johtuen lippueamiraali Clapp vaati, että argentiinalaisten osasto oli tuhottava tai ainakin pidettävä tulituksen kohteena maihinnousuosaston purjehtiessa San Carlosin lahdelta. Fanning Headin alueella ollut argentiinalaisosasto päätettiin pakottaa antautumaan SBS:n osaston hyökkäyksellä ja tulittamalla aluetta laivatykistöllä.<sup>136</sup>

Argentiinalaisten joukkojen ryhmituksen ja arvioitujen toimintamahdollisuuksien johdosta prikaatikenraali Thompson tuli siihen tulokseen, että Sussex Mountainin alue tuli saada haltuun mahdollisimman nopeasti. Tästä johtuen Thompson muutti suunnitelmaa siten, että 2. Laskuvarjopataljoona rantautuisi jo ensimmäisessä vaiheessa hieman ennen 40. Merijalkaväkipataljoonaa ja 45. Merijalkaväkipataljoona rantautuisi vasta toisessa vaiheessa. Muutoin aiemmin laadittu maihinnoususuunnitelma säilyi ennallaan.<sup>137</sup>

Lopullinen taistelujaotus oli tarkoitus saattaa voimaan noin vuorokautta ennen maihinnousua. Siirtokuormausuunnitelma eri yksiköiden ja miesten siirtämiseksi taistelujaotuksen mukaiselle kuljetusalukselle saatiin valmiiksi 18.5. Suunnitelman mukaan siirrot pyrittiin minimoimaan. Tarkoituksena oli, että yksiköt kuormattaisiin kuljetusaluksista suoraan maihinnousualuksiin. Suurten miesmäärien siirtokuormauksiin ei ollut käytettävissä riittävästi helikoptereita. Maihinnousualusten käyttö kuljetuslaivojen välisiin siirtokuljetuksiin avomerellä olisi ollut erittäin hankalaa, koska raskaasti varustettujen miesten siirtyminen aluksesta toiselle oli vaikeaa.<sup>138</sup>

Amiraali Fieldhousen esikunnasta Northwoodista saapui 18.5. käsky, jonka mukaan matkustaja-alus Canberran ollessa San Carlosin alueella aluksella sai olla vain yksi pataljoona. Britit pelkäsivät, että argentiinalaisten ilma- ja sukellusvenehyökkäykset kohdistuisivat aseistamatonta alusta vastaan. Näin ollen alukselta oli siirrettävä kaksi pataljoonaa muille aluksille. Seuraavana päivänä siirrettiin 40. Merijalkaväkipataljoona HMS Fearlessille ja 3. Laskuvarjopataljoona HMS Intrepidille. Pääosa joukoista jouduttiin siirtämään maihinnousualuksilla. Samanaikaisesti helikopterein siirrettiin ne miehet ja joukot, jotka oli alunperin suunniteltu siirrettäväksi taistelujaotuksen muodostamiseksi. Siirron aikana merenkäynti oli ”epätavallisen rauhallista”. Siirtokuormausten jälkeen HMS Fearlessille oli

<sup>136</sup> Thompson: No Picnic, s. 45 - 46.

<sup>137</sup> Thompson: No Picnic, s. 46.

<sup>138</sup> Thompson: No Picnic, s. 49.



sijoitettu noin tuhat ja HMS Intrepidille noin 700 miestä yli normaalivahvuuksien. Siirto-kuormausten aikana yksi helikopteri joutui onnettomuuteen, jossa menehtyi 22 miestä, heistä oli pääosa SAS:n miehiä.<sup>139</sup>

Prikaatin esikunta ja 40. Merijalkaväkipataljoona oli kuormattu telakka-alus HMS Fearlessille ja 2. Laskuvarjopataljoona autolautta Nordlandille. 3. Laskuvarjopataljoona kuljetettiin telakka-alus HMS Intrepidillä. 45. Merijalkaväkipataljoona oli jaettu kahteen osastoon, joista toinen kuljetettiin HMS Intrepidillä ja toinen RFA Stromnessillä. Reservinä ollut 42. Merijalkaväkipataljoona kuljetettiin matkustaja-alus Canberralla. Huoltorykmentti kuljetettiin viidellä LSL-aluksella ja autolautta Europic Ferryllä. Aluksille oli lastattu runsaasti prikaatin tarvitsemia tarvikkeita. Tarkoituksena oli käyttää aluksia materiaalivarastoina maasotatoimien alkuvaiheessa.<sup>140</sup>

Pääministeri Thatcher ilmoitti parlamentissa 20.5., että neuvotteluratkaisu Argentiinan kanssa ei ole enää mahdollinen<sup>141</sup>. Tällöin maihinnousuoperaatio oli jo käynnissä. Maihinnoususotatoimi alkoi 20.5. kello 11.15, jolloin Maihinnousualusosasto irtautui amiraali Woodwardin johtamasta Tukialusosastosta ja aloitti etenemisen kohti Falklandin salmen pohjoispäätä. H-hetkeksi oli määritetty 21.5. kello 02.30<sup>142</sup>. Amiraali Woodwardin johtama Tukialusosasto jäi risteilemään Falklandin saarten koillispuolelle, josta lentotukialusten Harrier-hävittäjät kykenivät suojaamaan maihinnousuosastoa.<sup>143</sup>

Lippueamiraali Clappilla oli Maihinnousualusosaston suojaukseen käytössään yhdeksän kuninkaallisen laivaston hävittäjää ja fregattia. Lisäksi sukellusveneentorjuntaan käytetyt helikopterit tukeutuivat RFA Fort Austinille. Osaston lähisuojauksesta vastasivat seitsemän sota-alusta ja kaukosuojauksesta kaksi fregattia, HMS Antrim ja HMS Ardent. Fregatit purjehtivat neljä tuntia ennen maihinnousuosaston pääosaa Falklandin salmen edustalle varmistaen osaston purjehduksen salmea kohti. Maihinnousuosaston päästyä turvallisesti Falklandin salmen edustalle siirtyivät HMS Ardent ja HMS Antrim uusiin asemiinsa. HMS Ardentin paikka oli Falklandin salmea ja San Carlosin sisäänmenoväylää hallitsevan jyrkän kallioniemen juuressa, josta aluksen asejärjestelmillä kyettiin suojaamaan maihinnousuosaston kärjen helikopterikuljetukset kohteeseensa. Tämän jälkeen HMS Ardent jatkoi matkaansa Black Islandin länsipuolelle, josta se tuki SAS:n osaston harhautusiskua Darwinissa.

<sup>139</sup> Middlebrook: Operation Corporate, s. 201 ja Thompson: No Picnic, s. 51 - 52.

<sup>140</sup> Brown, s. 178 ja Thompson: No Picnic, s. 68.

<sup>141</sup> HMSO: The Falklands Campaign, a Digest of Debates, s. 282.

<sup>142</sup> Thompson: No Picnic, s. 55 - 56.

<sup>143</sup> Brown, s. 178. Sea Harrier-hävittäjien suojasta maihinnouspäivänä ks. esim. Bureden, s. 215 tai Ward, Nigel: Sea Harrier over the Falklands. Orion Books, London 1996, s. 259 - 261.

HMS Antrim siirtyi Fanning Headin edustalle. Maihinnousuosaston kärki kuljetettiin helikoptereilla alukselta maihin. Illalla kello 22.00 ja 23.00 välillä oli maissa 32 miestä, joiden tehtävänä oli suojata pääjoukkojen rantautuminen. Maihinnousurannalla oli SBS:n partio ottamassa vastaan helikopterein kuljetettavaa kärkiosastoa sekä tiedustelemassa ja tarvittaessa johtamassa tykistöalusten tulta argentiinalaisten joukkoja vastaan. Maihinnousuosaston kärjen helikopterikuljetukset ovat esimerkkinä brittien rajoitetuista resursseista. Kärkiosaston kuljetuksiin oli käytössä HMS Antrimin oma Wessex 3 -tyyppinen helikopteri, joka lensi kaksi kuljetuslentoa. Tämän lisäksi HMS Antrimilla olleen osaston käytössä oli yksi alistettu Wessex 5 -tyyppinen helikopteri, joka lensi viisi lentoa. Kärkiosaston kuljetukset alkoivat kello 19.00 ja päättyivät kello 23.10. Huolimatta yli neljän tuntia kestäneestä lentokuljetusoperaatiosta argentiinalaiset eivät havainneet maihinnousun aloittamista.

Kärkiosaston helikopterikuljetusten vielä jatkuessa HMS Ardent aloitti siirtymisen seuraavaan asemaansa Black Islandin länsipuolelle, missä alus oli kello 21.00 valmiina tukemaan tykkiaseistuksellaan SAS:n osaston harhautusiskua Darwiniin. Kohdealueilleen SAS:n osasto oli lennätetty helikoptereilla telakka-aluksilta.<sup>144</sup>

Maihinnousuun osallistuvien alusten pääosa eteni San Carlosin alueelle Falklandin salmen pohjoispään kautta kolmessa toistaan seuraavassa osastossa. Ensimmäiseen osastoon kuuluivat telakka-alukset, joita suojasi hävittäjä HMS Yarmouth. Telakka-aluksiin oli lastattu maihinnousualukset, joilla varsinainen rantautuminen voitiin suorittaa. Maihinnousualusten purkamisen telakka-aluksista ja saattaminen käyttövalmiiksi vaati aikaa noin tunnin. Jotta aluksilla olisi ollut purkamiseen tarvittava aika käytössään ja muut alukset olisivat olleet suojattomina mahdollisimman lyhyen ajan, sijoitettiin telakka-alukset ensimmäiseen osastoon. Matkustaja-alus Canberra, autolautta Nordland ja RFA Stromness, joita suojattiin HMS Plymouthilla, HMS Brilliantilla ja RFA Fort Austinilla muodostivat toisen osaston. Se purjehti 45 minuuttia ensimmäisen perässä. Kolmas osasto muodostui viidestä LSL-aluksesta ja autolautta Europic Ferrystä, joita suojattiin HMS Broadswordilla ja HMS Argonautilla. Osasto purjehti neljä tuntia ensimmäisen osaston perässä.

HMS Antrim purjehti kello 22.15 alkaen HMS Yarmouthin seuraamana North West Islandin tasalle, jossa alukset aloittivat partioinnin North West Islandin ja Länsi-Falklandilla olevan Poke Pointin välillä. Alusten tehtävänä oli suojata maihinnousuosastoa etelän suunnasta uhkaavilta sukellusveneiltä ja ilmahyökkäyksiltä. Kello 22.45 purjehtivat telakka-alukset HMS Fearless ja Intrepid Falklandin salmeen ja ankkuroivat Chanco Pointin

länsipuolelle. Maihinnousualusten purkaminen alkoi välittömästi ankkuroinnin jälkeen kello 23.20.<sup>145</sup>

Toinen osasto ryhmittyi välittömästi puolen yön jälkeen siten, että HMS Brilliant suojasi osastoa Falklandin salmen suun länsirannalta ja RFA Fort Austin ankkuroi Wreck Pointin länsipuolelle suojaten osastoa salmen itärannalta. Joukkojenkuljetusalukset ryhmittyvät riviin San Carlosin lahden suulle (Wreck Pointin ja Hospital Pointin välille). HMS Plymouth asettui Fanning Islandin ja Hospital Pointin välille siten, että se hallitsi tykeillään sekä Port San Carlosin että San Carlosin suunnan. Vaikka sää oli seljennyt, eivät argentiinalaisten Fanning Headille (Itä-Falklandilla) ja Mount Rosaliele (Länsi-Falklandilla) sijoitetut tähystyspaikat havainneet aluksia eivätkä helikopterikuljetuksia.<sup>146</sup>

Brittien tavoite toteutui, kun maihinnousuosaston alukset pääsivät maihinnousualueelle argentiinalaisten huomaamatta. Argentiinalaiset eivät pitäneet San Carlosin aluetta todennäköisenä maihinnousualueena. Osaksi tästä johtuen argentiinalaiset laiminlöivät annetun tähystys- ja valvontatehtävän. Osasyynä laiminlyöntiin saattoi olla joukkojen kurittomuus, velvollisuudentunteen ja valvonnan puute.

#### 4.4 Maihinnousu San Carlosiin 21.5.1982

Fanning Headilla olleita argentiinalaisia yritettiin taivutella antautumaan neuvottelemalla. Argentiinalaiset eivät kuitenkaan suostuneet antautumaan, jonka jälkeen HMS Antrimin tulivalmisvalmistelun jälkeen SBS:n iskuosasto hyökkäsi argentiinalaisten tähystyspaikalle vallaten sen.<sup>147</sup>

Maihinnousualueella oli ollut SAS:n ja SBS:n tiedustelupartioita noin viikon ajan selvittä-mässä argentiinalaisten ryhmitystä. Saatujen tiedustelutietojen mukaan argentiinalaisilla oli Fanning Headin alueella joukkoja ja mahdollisesti ryhmitystä Port San Carlosin alueella. Salatakseen maihinnoususuunnitelmastaan osan kommodori Clapp ja prikaati-kenraali Thompson päättivät suunnata tiedustelunsa Port San Carlosin alueelle vasta hieman ennen maihinnousun aloittamista. Fanning Headille suunnattu SBS:n osasto lähetti tiedustelupartion Port San Carlosin alueelle välittömästi helikoptereidensa laskeu-

<sup>145</sup> Brown, s. 179 - 180.

<sup>146</sup> Brown, s. 180.

<sup>147</sup> Brown, s. 180 ja Ladd, James D: Royal Marine Commando, Twickenham 1985, s. 172. Sama pyrkimys 100 m:n varmuusetäisyyteen tulee esille myös muissa tilanteissa, joissa laivatykistö tuki jalkaväkeä. Myös kenttätykistöllä käytettiin varmuusetäisyytenä 100 metriä (emt s. 181).

duttua. Partio lähetti tiedot 3. Laskuvarjopataljoonan rantautumisalueelta suunnilleen samaan aikaan, kun pataljoonaa kuormattiin maihinnousualuksiin.<sup>148</sup>

Fanning Head oli brittien hallussa kello 01.30. Samaan aikaan alkoi ensimmäisen portaan siirtokuormaus maihinnousualuksiin. Kuljetusalukset olivat tuolloin Fanning Headin ja Chanco Pointin välillä (= San Carlosin lahden suulla). Etäisyys maihinnousurannoille oli noin 6 - 8 mpk (~ 11 - 15 km).<sup>149</sup>

Maihinnousuosasto saapui San Carlosin alueelle noin tuntia suunniteltua myöhemmin. Syynä myöhästymiseen olivat sumun aiheuttamat navigointivaikeudet Falklandin salmen vesillä. Lisäksi laskettaessa HMS Fearlessin LCU-maihinnousualuksia mereen rikkoutui yksi aluksen painolastipumpuista, mikä hidasti maihinnousualusten mereenlaskua.<sup>150</sup>

HMS Intrepidin LCU- maihinnousalukset saapuivat autolautta Norlandin luo kello 02.00 kuormatakseen 2. Laskuvarjopataljoonan ja kuljettaakseen sen maihin. LCU- ja LCVP-alusten nopeus on noin 10 solmua,<sup>151</sup> joten matka kesti noin 50 minuuttia. Koska HMS Intrepid oli saapunut myöhästyneenä alueelle, myöhästyivät maihinnousualuksetkin. Kaksi ensimmäisenä saapunutta maihinnousualusta kuormattiin päivastaisessa järjestyksessä, kuin 2. Laskuvarjopataljoonan komentaja oli suunnitellut. Tämä aiheutti sen, että rantautumisen jälkeinen taistelu- ja etenemisjärjestys oli suunniteltava uudestaan.<sup>152</sup>

Pataljoonan kuormaus maihinnousualuksiin sujui hitaammin, kuin oli suunniteltu. Syynä tähän olivat miesten raskaat kantamukset ja se, ettei autolautta Norlandin siviilimiehistö ollut tottunut kyseiseen toimintaan eikä osannut auttaa laskuvarjosotilaita kuormauksessa. Koska avatulla rampilla oli mahdollista kuormata vain yksi LCU-alus kerralla ensimmäisenä kuormattu alus, joutui odottamaan noin 1,5 tuntia ennenkuin alukset aloittivat yhdessä etenemisen kohti rantaa. Kuhunkin alukseen kuormattiin noin 200 miestä.<sup>153</sup>

<sup>148</sup> Thompson: No Picnic, s. 57.

<sup>149</sup> Brown, s. 180. Huom. Etäisyydet on mitattu HMSO: The British Army in the Falklands -teoksessa liitteenä olevalta kartalta.

<sup>150</sup> Thompson: No Picnic, s. 58.

<sup>151</sup> Moore, John (toim.): Jane's Fighting Ships 1981 - 82, Lontoo 1981, s. 572 ja 573.

<sup>152</sup> Frost, s. 29. Huom. epäloogisuus: Frostin mukaan maihinnousualukset saapuivat Norlandin luo 02.00. Tuolloin kuormattiin vain yksi alus kerrallaan, ja ensimmäisenä kuormattu alus odotti toista 1,5 tuntia (alusten lastaus kesti kaikkiaan noin 1,5 tuntia). Tuolloin alukset aloittivat etenemisen rantaa kohti noin kello 03.30. 10 solmun nopeudella 8 mpk:n matkaan kului noin 50 minuuttia, jolloin ensimmäisen aallon rantautuminen olisi tapahtunut noin kello 04.30. Brown, s. 181 mukaan rantautuminen tapahtui noin kello 03.30. Tämä ei pitäne paikkaansa, koska sekä Frost että Brown ovat samaa mieltä kellonajasta, jolloin kuormaus alkoi (21.5.1982 kello 02.00). Lisäksi Middlebrook: Operation Corporate, s. 209 mainitsee 1 aallon ensimmäisten maihinnousualusten rantautuneen noin kello 04.40.

<sup>153</sup> Frost, s. 29. Huom. Thompson: No Picnic, s. 58: Yksi 2. Laskuvarjopataljoonaa kuljettaneista LCU-aluksista oli vielä kuormaamatta, kun muut lähtivät kohti rantaa. Thompsonin kuvaus lienee oikein, koska muutoin koko osaston rantautuminen olisi myöhästynyt vielä enemmän.

Koska 40. Merijalkaväkipataljoona ja neljä ensimmäiseen aaltoon kuulunutta tiedustelupanssarivaunua kuormattiin maihinnousualuksiin niiden ollessa kiinnittyneinä HMS Fearlessiin, ei kuormauksesta aiheutunut viivästyksiä. Lisäksi pataljoonan henkilöstö oli kokeneempaa merelliseen toimintaan kuin laskuvarjosotilaat, mikä myös nopeutti toimintaa. Suunnitelman mukaan tuli kaikkien ensimmäiseen aaltoon kuuluvien alusten edetä rantautumisalueilleen samanaikaisesti. Tästä johtuen 40. Merijalkaväkipataljoonaa kuljettaneet alukset joutuivat odottelemaan merellä tunnin ennen liikkeellelähtöä.<sup>154</sup>

SBS:n partio oli saanut tehtäväkseen tiedustella 2. Laskuvarjopataljoonan maihinnousualueella olevien argentiinalaisten määrän ja asemien sijainnin. Partion tuli ilmoittaa valomerkillä tilanteesta alueella. Rannalta ei kuitenkaan tullut minkäänlaista merkkiä. Rantautumisen jälkeen yllättyneet laskuvarjopataljoonan sotilaat törmäsivät rannalla olleeseen SBS:n partioon, jolloin tulitaistelun syntyminen oli lähellä. SBS:n partio oli saanut tiedon, että maihinnousu tapahtuisi vasta yöllä 24.5.<sup>155</sup>

2. Laskuvarjopataljoona rantautui noin kello 04.40 Bonner Bayn laiturin eteläpuolelle<sup>156</sup>. Rantautuminen tapahtui miltei sekasortoisessa tilassa parin sadan metrin levyiselle alueelle, koska maihinnousualukset ajoivat tulorannalle väärään järjestykseen ja alusten lastaus oli toteutettu väärässä järjestyksessä. Brittien onneksi alueella ei ollut argentiinalaisia joukkoja. 2. Laskuvarjopataljoonan tehtävänä oli varmistaa maihinnousualue ryhmittymällä Sussex Mountainsille ja torjua etelän suunnasta tulevat hyökkäykset<sup>157</sup>.

40. Merijalkaväkipataljoonan osat rantautuivat noin seitsemän minuuttia laskuvarjopataljoonan jälkeen Bonner Bayn laiturin pohjoispuolelle. A- ja B-komppaniat ryhmittyivät Verde Ridgen länsirinteelle. C-komppania varmisti San Carlos Settlementin alueen ja ryhmittyi alueen eteläpuolelle. Pataljoonan tehtävänä oli suojata maihinnousualue idästä suuntautuvia hyökkäyksiä vastaan. Pataljoonaa tuki kaksi Scimitar- ja kaksi Scorpion-panssarivaunua.<sup>158</sup>

Toiseen aaltoon kuuluivat 45. Merijalkaväkipataljoona sekä 3. Laskuvarjopataljoona. Toiseen maihinnousuaaltoon kuuluneiden joukkojen kuormaus alkoi noin kaksi tuntia myöhemmin kuin oli suunniteltu. HMS Fearlessin LCU-maihinnousualukset lastasivat 45. Merijalkaväkipataljoonan pääosat RFA Stromnessilta ja yhden komppanian sekä erillis-

<sup>154</sup> Middlebrook: Operation Corporate, s. 208 ja Thompson: No Picnic, s. 58.

<sup>155</sup> Frost, s. 30.

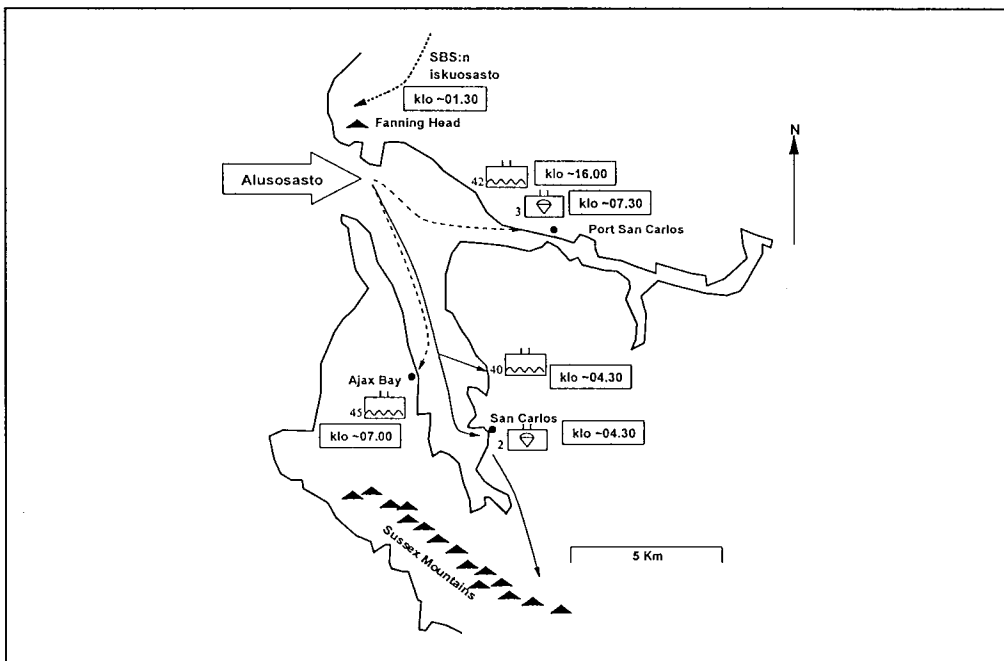
<sup>156</sup> Middlebrook: Operation Corporate, s. 209.

<sup>157</sup> Frost, s. 31.

<sup>158</sup> Brown, s. 181; Middlebrook: Operation Corporate, s. 210 ja Thompson: No Picnic, s. 60.

osastoja HMS Intrepidiltä. Yksi pataljoonan käyttöön suunnitelluista maihinnousualuksista oli rikkoutunut, joten pataljoona sai käyttöönsä vain kolme alusta. HMS Intrepidin omiin maihinnousualuksiin kuormattiin aluksella kuljetettu 3. Laskuvarjopataljoona sekä kaksi Scimitar- ja kaksi Scorpion-panssarivaunua.<sup>159</sup> Kuormattaessa 3. Laskuvarjopataljoonan henkilöstöä maihinnousualuksiin viivästyksiä aiheutui samoista syistä kuin 2. Laskuvarjopataljoonan kuormauksessakin. Lisäksi yksi LCU-aluksista ajoi karille, jolloin aluksen kuljettamat miehet ja materiaali jouduttiin siirtämään pienempiin aluksiin.<sup>160</sup>

45. Merijalkaväkipataljoona rantautui San Carlos Waterin länsirannalle Ajax Bayn alueelle noin kello 07.00. Pataljoonan tehtävänä oli suojata maihinnousuranta lännen suunnasta. 3. Laskuvarjopataljoona rantautui noin kello 06.45 - 07.30 Port San Carlosin alueelle tehtävänänsä suojata maihinnousualue koillisen suunnasta. Port San Carlosin alueella oli noin kahden joukkueen vahvuinen argentiinalaisosasto, jonka tehtävänä oli ollut toimia Fanning Headille sijoitetun tähystyspaikan vaihto- ja tukiosastona. Havaittuaan maihin nousevat brittijoukot argentiinalaisten osasto aloitti nopean vetäytymisen alueelta San Carlos -joen suunnassa länteen. Argentiinalaisten ja brittien välillä syntyi jonkin verran laukaustenvaihtoa. Pataljoonat olivat ryhmittyneet käsketyille alueille kello 11.30 mennessä.<sup>161</sup>



Kuva 4. Maihinnousu San Carlosiin.

<sup>159</sup> Brown, s. 181 ja Thompson: No Picnic, s. 61.  
<sup>160</sup> Middlebrook: Operation Corporate, s. 212.  
<sup>161</sup> Brown, s. 183 ja Thompson: No Picnic, s. 61.

Koska alkoi tulla valoisaa, britit halusivat pienentää Argentiinan ilma-aseen hyökkäysmahdollisuuksia siirtämällä telakka- ja kuljetusalukset San Carlos Water -lahden suojaan. Alukset nostivat ankkurinsa kello 07.15 ja siirtyivät syvemmälle lahteen korkeiden rantakallioiden suojaan. Matkustaja-alus Canberra oli kuitenkin purjehtinut lahden suulle ja ankkuroinut kello 06.00 kolme mpk:a Fanning Headista kaakkoon.<sup>162</sup>

LSL-alusten saavuttua alueelle britit aloittivat materiaalin siirrot Mexeflote-lautoilla. Maihinnousun kolmannessa vaiheessa siirrettiin tykistö- ja ilmatorjuntaohjusyksiköt maihinnousurannoille. Kukin tässä vaiheessa maissa ollut pataljoona sai tuekseen yhden kuudella 105 mm:n haupitsilla varustetun patterin. Maihinnousupäivänä oli lentotoiminta valaistusolosuhteiden takia mahdollista vain yhdeksän tunnin ajan. Tuolloin HMS Fearlessiltä toimi seitsemän Sea King 4 -tyypin helikopteria, jotka tekivät yhteensä 288 lentoa kuljettaen rannalle 520 miestä ja 220 tonnia materiaalia. Materiaalin joukossa oli 36 kpl 105 mm:n tykkejä ja Rapier-ilmatorjuntaohjuspatteri (12 kpl laukaisualustoja), joilla pystyttiin tukemaan ja suojaamaan maihinnousseita ja -nousevia joukkoja.<sup>163</sup>

Rapier-ilmatorjuntaohjusten tuliasemien tiedustelu- ja valmistelupartioita jouduttiin kuljettaamaan Sea King -helikopterein alueille, joita ei ollut suojattu jalkaväkijoukoin. Tuolloin kuljetushelikopteria suojattiin kahdella raketein ja konekiväärein aseistetulla Gazelle-helikopterilla. Maihinnousupäivänä kaksi suojaustehtävissä ollutta Gazelle-helikopteria tuhoutui ja yksi vaurioitui, jolloin kolme miehistön jäsentä kuoli. Edellä kuvattuun toimintamalliin oli pakko turvautua, koska Rapier-ilmatorjuntaohjusjärjestelmä oli saatava toimintakuntoon ennen Argentiinan ilmavoimien hyökkäysten alkamista. Argentiinalaisten ensimmäiset ilmahyökkäykset maihinnousuosastoa ja sillanpäästä vastaan alkoivat kello 08.55. Valmistelupartioiden lisäksi ohjusten laukaisualustat oli kuljetettava helikoptereilla tuliasemiinsa. Rapier-ilmatorjuntaohjusjärjestelmää ei saatu toimintakuntoon maihinnousupäivän aikana, sillä ohjuslavettien purkaminen laivoista oli hidasta. Lavetit oli pyritty pakkaamaan mahdollisimman huolellisesti, jotta ne eivät vaurioituisi kuljetuksen aikana. Samasta syystä lavetit oli lastattu lastiruuman alimmille kansille. Varmuustoimenpiteistä huolimatta 12:sta lavetista vain neljä oli toimintakunnossa välittömästi kuljetuksen jälkeen.<sup>164</sup>

<sup>162</sup> Brown, s. 183.

<sup>163</sup> Brown, s. 189 ja Thompson: No Picnic, s. 62. Huom. Middlebrook: Operation Corporate sivun 213 mukaan Sea King -helikoptereita oli käytössä kahdeksan ja ne kuljettivat maihinnousupäivänä 407 tonnia aseita ja materiaalia (vrt. Brown 220 tonnia materiaalia). Molempien ilmoittamat luvut pitänevät paikkansa ainakin suuruusluokkina, sillä Brownin ilmoittamasta lukemasta puuttunee kuljetettujen tykkien ja it-ohjusjärjestelmän painot.

<sup>164</sup> Hastings & Jenkins, s. 211 ja Thompson: No Picnic, s. 64. Helikoterien tuhoutumisesta ja kevyiden helikopterien varustamisesta ja käytöstä sotatoimien aikana ks. Beaver, Paul: Falklands- Lessons for Light Helicopters. Defence Helicopter World, N:o 2/1984, s. 77.

Koska argentiinalaisten vahvuudesta ja toiminnasta ei ollut selvää kuvaa, päätti prikaatikenraali Thompson siirtää reservinään olleen 42. Merijalkaväkipataljoonan Port San Carlosin alueelle. Pataljoona sai käskyn siirtymisestä kello 11.00. Iltapäivän alussa kello 12.00 - 13.00 välillä argentiinalaisten ilmahyökkäyksissä oli tauko. Tauon aikana pataljoona kuljettiin Canberralta Port San Carlosiin. Prikaatin viimeisetkin osat oli saatu siirrettyiksi Canberralta maihin kello 16.30. Canberra, Norland ja Europic Ferry purjehtivat kuusi tuntia myöhemmin HMS Antrimin saattamana pois maihinnousualueelta ja Argentiinan ilmavoimien ulottuvilta.<sup>165</sup>

Maihinnousun jälkeen sillanpäässä käytiin noin viiden vuorokauden ajan taistelua maihinnousualueen ilmaherruudesta. Taistelu jäi ratkaisemattomaksi koko sodan ajan. Brittien maihinnousualueen suojaustaktikka perustui kolmeen torjuntakehään: uloimpana Harrier-hävittäjät, keskimmäisenä laivaston alusten ilmatorjuntaohjukset ja sisimpänä merijalkaväkiprikaatin Rapier-ilmatorjuntaohjukset. Ilmapäivystyksessä (*Combat Air Patrol = CAP*) käytettiin vähintään yhtä hävittäjäparia kerrallaan. Pari lensi ympyrää CAP-alueellaan Länsi-Falklandin yläpuolella käännepesteinä lännessä Grantham Sound ja pohjoisessa Pebble Island. Toinen CAP-pari oli joko viiden minuutin lentomatkan päässä ilmapäivystysalueelta tai alueella, jolloin päivystämässä oli samanaikaisesti kaksi paria. Taktiikalla pyrittiin estämään lounaan ja luoteen suunnista kohdistuvat argentiinalaisten ilmahyökkäykset maihinnousualueita vastaan. Päivystysalueen itäpuolelle sijoitetut kuninkaallisen laivaston alukset vuorottelivat johtamassa lentotoimintaa.<sup>166</sup>

Taistelunjohdon kannalta brittien suurimman ongelman muodosti ilmavalvontatutkakaluston puutteellisuus. Britit eivät kyenneet havaitsemaan tutkillaan erittäin matalalla lentäneitä argentiinalaiskoneita. Koneet käyttivät hyväkseen alueella olevien vuorten muodostamia tutkakatveja lähestyen niiden suojassa. Matalalla lentäneet koneet pystyttiin torjumaan vain, mikäli brittilentäjät saivat näköhavainnon hyökkääjistä riittävän aikaisin. Tutkakatveet haittasivat myös Rapier-ohjustaluston käyttöä.<sup>167</sup>

Tutkakaluston puutteellisuus pakotti lentotukialukset pysyttelemään suurimman osan ajasta Falklandin saarten itä- tai koillispuolella, jolloin ne olivat argentiinalaisten lentokoneiden ja Exocet-ohjusten kantaman ulkopuolella. Tästä johtuen hävittäjien CAP-alue jouduttiin sijoittamaan varsin lähelle maihinnousualueita, jotta ilmassa olleiden koneiden

<sup>165</sup> Brown, s. 197 ja Thompson: No Picnic, s. 66. Vrt. Vaux Nick, s. 87: 42 Cdo RM sai käyttöönsä neljä LCU-alusta vasta noin kello 14.00. Vauxin ilmoittamaa aikaa tukee myös se, että noin kello 15.00 Canberran kapteeni viestitti P & O varustamon pääkonttoriin Lontooseen: "Matkustajat toimitettu sopimuksen mukaisesti päämääräänsä". (emt. s. 88).

<sup>166</sup> Brown, s. 186.

<sup>167</sup> Ethell, Jeffrey & Price, Alfred: Air War South Atlantic, Lontoo 1984, s. 134.



toiminta-aika olisi ollut mahdollisimman pitkä. Toiminta-ajan lyhyys rajoitti myös päivystys-alueen koon pienemmäksi kuin olisi ollut tarpeen.

#### 4.5 Johtopäätöksiä

Brittien merikuljetuskyky ja -kalusto sekä kuninkaallisen laivaston alusten laatu vaikuttivat maihinnousualueen valintaan. Alueen tuli olla sopivan etäisyyden päässä omista lentotukialuksista, jotta joukkoa voitaisiin tukea ilma-aseella. Alueen maaston korkeuserojen tuli tarjota mahdollisimman paljon suojaa matalalta tehtäviltä ilmahyökkäyksiltä. Lisäksi alueen merimaaston oli mahdollistettava omien alusten ryhmitys tehokasta ilmatorjuntaa varten. Maihinnousualueen tuli tarjota suojaa merenkäynniltä ja mahdollistaa siirtokuormaukset kuljetusaluksilta maihinnousualuksiin.

Maihinnousuoperaation kaikissa vaiheissa brittien pyrkimyksenä oli välttää omia tappioita kaikin mahdollisin keinoin. Koska kuljetus- ja tulitukialuksia sekä maihinnousukalustoa oli niukasti, valittiin maihinnousualueeksi San Carlosin alue. Tärkeimpänä valintaperusteena oli se, että alueella ei ollut argentiinalaisjoukkoja eikä heidän tykistönsä kantama ulottunut sinne.

Suunnitelman perusteena ollut arvio argentiinalaisten toimintamahdollisuuksista piti paikkansa muutoin paitsi Argentiinan ilmavoimien toimintakyvyn osalta. Suunnittelun lähtökohtana oli ollut se, että briteillä olisi ilmaylivoima maihinnousualueella. Argentiinan ilmavoimien suorituskyky aliarvioitiin kuitenkin pahasti. Täydellistä ilman herruutta Iso-Britannia ei kyennyt saavuttamaan, sillä käytössä olleen kaluston määrä ei siihen riittänyt. Ilmaherruuden puuttuminen vaikutti sekä meri- että maihinnousutaktiikkaan. Lentotukialukset oli pidettävä mahdollisimman kaukana Argentiinan mantereella sijaitsevista lentotukikohdista.

Lentotukialusten pitäminen argentiinalaisten ilmahyökkäysten ulottumattomissa heikensi brittien ilmapuolustusta. Tehoa alensi lisäksi ilmavalvontatutkien puute ja tehottomuus sekä se, että aluksi vain kolmasosa Rapier-ilmatorjuntaohjuksista oli toimintakunnossa. Upottamalla Atlantic Conveyorin argentiinalaiset kykenivät parantamaan huomattavasti omia toimintaedellytyksiään. Aluksen upotuksen jälkeen britit pyrkivät suojaamaan omat lentotukialuksensa kaikin keinoin pitämällä osaston suurimman osan aikaa noin 100 - 200 mpk:a Falklandin saarten itäpuolella. Atlantic Conveyorin mukana menetetyt helikopterit ja tilapäisen lentokentän rakennusmateriaali ja -kalusto vaikeuttivat brittien toimintaa koko

sodan ajan. Keskittämällä pommitukset sotalaivojen sijaan joko kuljetusaluksia tai maihinnousseita joukkoja vastaan sota olisi saattanut kääntyä brittien tappioksi. Kuitenkin Argentiinan ilmavoimien toiminta sitoi brittien sota-aluksia ja Harrier-hävittäjiä ilmapuolustustehtäviin, joten maaoperaatioiden suoraan tukemiseen oli vähemmän kapasiteettia.

Maihinnousua edeltänyt suunnitelman mukainen siirtokuorma merellä oli osa normaalia maihinnousoperaatiota, jotta taistelujaotus saatiin muodostettua. Northwoodista Isosta-Britanniasta tullut käsky siirtää Canberralta kaksi pataljoonaa muihin kuljetusaluksiin aiheutti juuri ennen maihinnousua lisäongelmia suunnitteluun osallistuville esikunnille. Pataljoonien siirto, ilman merkittäviä tappioita, ei olisi onnistunut ellei alueella olisi ollut tyyni sää. Riskiä menettää yhdellä kertaa suuri osa joukoista saatiin jonkin verran pienennettyä. Osin riski kuitenkin siirtyi kahdelle ääriään myöten täyteen lastatulle telakka-alukselle. Siirtokäsky on kuitenkin selkeä osoitus poliittisen päätösvallan ja julkisen mielipiteen vaikutuksesta sodankäyntiin.

Maihinnoususuunnitelma oli selkeä ja yksinkertainen. Pataljoonien ensimmäiset tehtävät oli mitoitettu sopiviksi. Brittien periaatteena oli saada joukot mahdollisimman nopeasti maihin ja sillanpää suojattua, minkä jälkeen arvioitiin tilanne ennen hyökkäyksen jatkamista. Suunnitelman yksinkertaisuus on osoitus johtajien ammattitaidosta. Taktisesti ja teknisesti monimutkaisena sekä monta erilaista osa-aluetta ja vaihetta sisältävänä operaationa maihinnousuoperaation onnistumista ei haluttu vaarantaa monimutkaisella suunnitelmalla.

Sodan aikana Falklandin saarten alueella oli pimeää noin kello 16.00-07.00. Britit pyrkivät tekemään kaikki merkittävimmät operaationsa pimeässä. Maihinnousuissa sekä San Carlosiin että Bluff Coveen ja Fitzroyhin pyrittiin hyödyntämään pimeän tarjoama suoja. Samoin lähes kaikki maataistelut käytiin pimeällä. Tällä tavoin britit suojautuivat Argentiinan ilmavoimien hyökkäyksiltä. Pimeän hyväksikäyttö edellytti briteiltä vastustajaa parempaa koulutustasoa ja hyvin toiminutta johtamis- ja viestijärjestelmää. Argentiinalaisilla oli käytössään paremmat pimeänäkölaitteet kuin briteillä. Pimeätoimintakyvyn puutteesta on osoituksena HMS Cardiffin pudottama oma helikopteri ja aluksen tulitus kohti omia maihinnousualuksia.

Rantautuminen oli maihinnousun kriittisin vaihe. Rantautumisvaiheessa oli useita tekijöitä, jotka olisivat voineet johtaa koko operaation epäonnistumiseen. Tuolloin oli mahdollista, että maihinnousualukset ajavat karille, eksyvät tai kuormaavat vääriä joukkoja. Brittien rantauduttua San Carlosin alueelle erityisesti 2. Laskuvarjopataljoonan alueella joukot

olivat täysin sekaisin. Mikäli tuossa vaiheessa alueelle olisi kohdistunut argentiinalaisjoukkojen hyökkäys tai tykistötuli brittien tappiot olisivat muodostuneet suuriksi.

Joukkojen saaman koulutuksen merkitys ja laatu näkyivät selvästi maihinnousujen aikana. Merijalkaväen sotilaille yhteistoiminta kuninkaallisen laivaston ja maihinnousualusten kanssa sujui lähes kitkatta. Vaikka laskuvarjosotilaat olivat erittäin ammattitaitoisia taistelijoita, merellinen toiminta oli heille selvästi outoa. Tästä olivat esimerkkinä ongelmat kuormattaessa pataljoonia maihinnousualuksiin. Ongelmia olisi voitu vähentää, mikäli molempien laskuvarjopataljoonien henkilöstö olisi kuljetettu telakka-aluksilla ja pataljoonat olisivat muodostaneet maihinnousun ensimmäisen portaan. Tällöin miehistö olisi voitu lastata maihinnousualuksiin telakka-alusten edetessä maihinnousualueelle. Mikäli briteillä olisi ollut enemmän helikoptereita käytössään, laskuvarjopataljoonat olisi todennäköisesti kuljetettu kohdealueilleen helikopterein. Helikoptereiden miehistöistä vain muutamat olivat saaneet käyttöönsä pimeänäkölaitteita. Kyseiset miehistöt lensivät pääasiassa SAS:n ja SBS:n erikoisoperaatioiden lentotehtäviä.

Kuninkaallisen laivaston alusten tykistön tulivoima korostui sekä San Carlosiin tehdyn maihinnousun että maataistelujen tukemisessa. Ilmatulituen niukkuudesta johtuen alukset olivat ainoa keino tukea joukkoja kenttätykistön kantaman ulkopuolella. Alukset mahdollistivat tulen painopisteen luomisen ja muuttamisen tarpeiden mukaisesti. Yhteistoiminta alusten ja tuettavien joukkojen välillä toimi sujuvasti.

## 5 MAASOTATOIMET

### 5.1 Brittien maasotatoimissa käyttämät joukot

Britit käyttivät Falklandin sodassa kahta prikaatia - 3. Merijalkaväkiprikaatia, joka osallistui sotatoimiin koko sodan ajan, sekä kesäkuun alussa sotatoimialueelle keskitettyä 5. Jalkaväkiprikaatia. Prikaatikenraali Julian Thompsonin komentama 3. Merijalkaväkiprikaati oli brittien ainoa maihinnousuoperaatioihin varustettu ja koulutettu prikaati ja sitäkin oli ensisijaisesti suunniteltu käytettäväksi NATO:n pohjoisen sivustan alueella. Noin 3500 miehen vahvuisen merijalkaväkiprikaatin kokoonpanoon kuului:

- esikunta- ja viestikomppania (*3 Commando Brigade HQ and Signal Squadron Royal Marines*),
- kolme merijalkaväkipataljoonaa (*40, 42 and 45 Commandos Royal Marines*),
- 29. Merijalkaväen tykistörykmentti (*29 Commando Artillery Regiment Royal Artillery*), johon kuului kolme tulipatteria ja 148. Tulenjohtopatteri (*Commando Forward Observation Battery*)<sup>168</sup>,
- SBS (*Special Boat Squadron*)-komppania,
- 59. Merijalkaväen pioneerikomppania (*59 Independent Commando Squadron Royal Engineers*),
- helikopterilaivue (*3 Commando Brigade Air Squadron Royal Marines*) ja
- huoltorykmentti (*Commando Logistics Regiment Royal Marines*).<sup>169</sup>

Prikaatia vahvennettiin huomattavasti, koska sen arvioitiin olevan liian heikko vallatakseen Falklandin saaret takaisin. Prikaatiin liitettiin kaksi suorituskyvyltään merijalkaväen pataljoonia vastaavaa laskuvarjopataljoonaa - 2. ja 3. Laskuvarjopataljoona (*2nd and 3rd Battalions The Parachute Regiment*)<sup>170</sup>. Tulivoiman kasvattamiseksi prikaatin komentajalle alistettiin kaksi kevyin Scorpion- ja Scimitar-vaunuin varustettua panssaritiedustelujoukkuetta (*3 - 4 Troops B Squadron, The Blues and Royals*).<sup>171</sup> Tiedustelukykyä parannettiin

<sup>168</sup> McManners, Hugh: *Falklands Commando*. William Kimber Co.Ltd, London 1984, s. 20 - 23. Tulenjohtopatteri oli koulutettu erityisesti johtamaan laivatykistön tulta sekä toimintaan erikoisjoukkojen kanssa.

<sup>169</sup> Thompson: *No Picnic*, s. 187 - 189.

<sup>170</sup> Frost, John: *2 Para Falklands, The Battalion at War*. Sphere Books Ltd, London 1983, s. 14. Ks. myös Hastings, s. 235. Laskuvarjopataljoonassa on tiedustelukomppania, kun merijalkaväkipataljoonassa on ainoastaan tiedustelujoukkue. Muuten kokoonpanot ovat hyvin samankaltaiset.

<sup>171</sup> Suninen, Jouko: *Panssarivaunut Falklandilla*. Panssari, N:o 2/1989, s. 11. Vrt. Middlebrook. *The Task Force*, s. 78. Kaikki merijalkaväen upseerit eivät uskoneet tiedusteluvaunujen kykenevän liikkumaan lainkaan tiestön ulkopuolella. Vaunujen liikkuvuus kuitenkin yllätti myöhemmin optimistisimminkin niihin suhtautuneet.

alistamalla kaksi erikoisjoukkoihin kuuluvaa SAS:n (*Special Air Service*) komppaniaa prikaatille. Nämä noin 100 miehen vahvuiset komppaniat olivat koulutettu ja varustettu tiedusteluun syvällä vastustajan alueella.<sup>172</sup> Tiedustelukykä parannettiin myös prikaatin sisäisin toimenpitein. Tehostaakseen pataljoonien ja erikoisjoukkojen tiedustelun väliin jäävää aluetta Thompson perusti prikaatin talvikoulutusosastosta (*Mountain and Arctic Warfare Cadre Royal Marines*) erillisen tiedusteluosaston.<sup>173</sup>

Jalkaväen lisäksi prikaattiin liitettiin runsaasti aselajijoukkoja. Kenttätykistöä vahvennettiin liittämällä siihen yksi tulipatteri 105 mm:n kanuunoita lisää, jolloin kanuunoiden kokonaismäärä nousi 24:än. Lähi-ilmatorjuntaohjuksiin perustuvaa ilmatorjuntaa vahvennettiin alistamalla prikaatille Rapier-ohjuksin varustettu kohdeilmatorjuntaohjuspatteri (*T-Battery 12th Air Defence Regiment Royal Artillery*).<sup>174</sup> Helikopterilaivueen vahvuus nostettiin 27 kevyeen helikopteriin, joista osa modifioitiin rynnäkkötehtäviin.<sup>175</sup>

Prikaatin huoltorykmenttiä vahvennettiin liittämällä siihen leikkaussaliryhmiä (*Surgical Support Teams Royal Navy*) ja varasto- ja täydennysjoukkueita (*Detachments Royal Army Ordnance Corps*).<sup>176</sup> Lastitilan puuteen vuoksi osa kuljetusjoukkueista poistettiin kokoonpanoista.<sup>177</sup> Samasta syystä ja toisaalta myös toiminta-alueen maaston vuoksi suurin osa prikaatin ajoneuvoista jätettiin kotimaahan. Prikaatin ainoat Falklandin saarten olosuhteisiin soveltuvat ajoneuvot olivat noin 70 telakuorma-autoa ja tiedustelupanssarivaunut.<sup>178</sup>

<sup>172</sup> Oakley, Derek: *The Falklands Military Machine*. Book Club Associates, Wells 1989, s. 65. Ks. myös Bishop, Patrick & Witherow, John: *The Winter War, The Falklands*. Quartet Books Limited, London 1982, s. 43. SAS:n joukkoja käytetään myös terrorismin vastaiseen toimintaan. SAS:n toiminta oli tullut "suuren yleisön" tietouteen kaksi vuotta ennen Falklandin sotaa, kun SAS:n osasto tuhosi Iranin Lontoon lähetystön vallanneen terroristiryhmän ja vapautti terroristien hallussa olleet panttivangit.

<sup>173</sup> Oakley, s. 65. Talvikoulutusosasto oli nimensä mukaisesti erikoistunut talvitaistelukoulutukseen ja vastasi osaksi 3. Merijalkaväkiprikaatin taistelukoulutuksesta vuosittaisissa harjoituksissa Norjassa.

<sup>174</sup> Bielefield, William: *Counterair Operations in the Light Infantry Division*. School of Advanced Military Studies, Fort Leavenworth 1985, s. 19 - 20.

<sup>175</sup> Her Majesty's Stationary Office: *The British Army in the Falklands War 1982*. Her Majesty's Stationary Office, London 1983, s. 22. helikoptereiden modifioinnista ks. Beaver, Paul: *The Falklands - Lessons for the Light Helicopters*. Defence Helicopter World, Vol 3, N:o 2/1986, s. 76.

<sup>176</sup> Gander, Terry: *Encyclopaedia of the Modern British Army*. Patrick Stephens Limited, Cambridge 1983, s. 67 - 69.

<sup>177</sup> Tustin, W: *The Logistics of the Falkland War- Part I*. The Army Quarterly and Defence Journal, N:o 3/1984, s. 297.

<sup>178</sup> Trotter, Neville: *The Falklands Campaign Command and Logistics*. Armed Forces Journal International, June 1983, s. 38. Ks. myös Schoch, Bruce P: *Logistics of the Falklands War*. Army Logistician, The Official Magazine of United States Army Logistics, Vol 18, N:o 3/1986, s. 6. Sodan päättyessä briteillä oli saarilla noin 300 ajoneuvoa.

Brittien aseistus oli hyvin samankaltainen kuin vastustajalla. Itseasiassa jalkaväen käsiaseet olivat lähes identtisiä. Pataljoonien panssarintorjunta perustui pääasiassa sinkoihin, mutta ohjusjoukkueet oli varustettu myös Milan-ohjuksin. Pataljoonien kranaatinheitinjoukkueet olivat varustetut 81mm:n kranaatinheittimin.<sup>179</sup>

Vahvennettu 3. Merijalkaväkiprikaati oli hyvin koulutettu. Pääosa sen sotilaista oli harjoitellut edellisinä talvina arktisissa olosuhteissa Norjassa<sup>180</sup> ja pääosa prikaatin pataljoonista oli palvellut sotaa edeltäneinä vuosina Pohjois-Irlannissa<sup>181</sup>. Koulutusta ei laiminlyöty myöskään merimatkan aikana, vaan se aloitettiin välittömästi laivojen purjehdittua lähtösatamistaan<sup>182</sup>. Koulutusohjelmiin kuului liikunta- ja marssikoulutusta, viestikoulutusta uusin Clansman-radioin, ase- ja ampumakoulutusta sekä ensiavun annon harjoittelua<sup>183</sup>. Vastustajaa koskevien tiedustelukatsausten lisäksi pataljoonien papit valmensivat sotilaita myös henkisesti tuleviin taisteluihin<sup>184</sup>.

Toinen sodassa taistellut brittiprikaati oli 5. Jalkaväkiprikaati (*5 Infantry Brigade*). Tämä prikaatikenraali Tony Wilsonin komentama prikaati saapui sotatoimialueelle juuri ennen ratkaisutaisteluiden alkua. Alunperin juuri tätä prikaatia oli suunniteltu käytettäväksi NATO:n vastuualueen ulkopuolisissa operaatioissa, mutta sen kokoonpano jouduttiin muodostamaan lähes täysin uudestaan, koska sen kokoonpanoon alunperin kuuluneet laskuvarjopataljoonat alistettiin 3. Merijalkaväkiprikaatille.<sup>185</sup>

1/7 Gurkha-pataljoona (*1st Battalion the 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles*) oli ainoa prikaatin kokoonpanoon alunperin kuulunut joukko-yksikkö. Pataljoonan suorituskyky oli hyvä, koska sen sotilaat olivat läpikäyneet pitkän koulutuksen ja olivat fyysisesti hyväkuntoisia.<sup>186</sup> Gurkhien lisäksi prikaatiin liitettiin kaksi jalkaväkipataljoonaa: Scots Guards (*2nd Battalion the Scots Guards*) ja Welsh Guards (*1st Battalion the Welsh Guards*). Kovasta kurista ja ulkoisesta näyttävyydestä huolimatta näiden pataljoonien suorituskyky ei vastannut merijalkaväen ja laskuvarjojoukkojen pataljoonien tasoa, koska

<sup>179</sup> Thompson: No Picnic, s. 4. Käsiaseiden suurimpana erona oli se, että argentiinalaisten versio FAL-kivääristä ampui sarjatulta, kun taas briteillä oli puoliautomaattiversio. Brittien jalkaväen aseituksesta lisätietoja esim. Dartford, Mark (toim.): Falklands Armoury. Blanford Press, Dorset 1985, s. 44 - 46.

<sup>180</sup> Thompson: No Picnic, s. 8.

<sup>181</sup> Oakley, s. 59 - 61 ja 74 - 75.

<sup>182</sup> Clapp, Michael & Southby-Tailyour, Ewen: Amphibious Assault Falklands, The Battle of San Carlos Water. Leo Cooper 1996, s. 48.

<sup>183</sup> Vaux, Nick: March to South Atlantic, 42 Commando, Royal Marines, in the Falklands War. Buchan & Enright Publishers Limited, London 1986, s. 28.

<sup>184</sup> Frost, s. 52. 2. Laskuvarjopataljoonan pappi valmensi sotilaita pienissä keskusteluryhmissä. Henkiseen valmennukseen voidaan katsoa kuuluvan myös komentajien lukuisat puhutellut ja viihteen järjestäminen merimatkan aikana.

<sup>185</sup> Hastings, s. 267 - 268.

<sup>186</sup> Ferrea, A J: Soldiers from the Hills. US Army War College, Carlisle Barracks 1988, s. 41 - 45.

ne olivat koulutettu mekanisoituun sodankäyntiin ja niiden fyysinen suorituskyky oli laske-  
nut pitkäaikaisessa vartiopalveluksessa Lontoossa.<sup>187</sup>

Prikaatista puuttuivat miltei kaikki aselajijoukot. Ennen purjehdusta siihen liitettiin kenttät-  
kistöpatteri sekä tulenjohtovoimaa. Tykistön suorituskykyä tosin laski se, että suurin osa  
erikoisvälineistöstä, kuten laskimet ja tiedusteluvälineet, jouduttiin tilanpuutteen vuoksi  
jättämään varuskuntiin<sup>188</sup>. Tykistön lisäksi prikaatia vahvennettiin alistamalla sille ilmator-  
junta-, huolto-, pioneeri- ja viestijoukkoja.<sup>189</sup> Huolimatta vahvennuksista prikaatin kokoon-  
pano jäi vajaaksi, koska aselaji- ja huoltojoukkojen määrästä tingittiin näennäisen  
taisteluvoiman vuoksi.

Nopeasti perustetun prikaatin joukot toimivat ensimmäistä kertaa yhteisessä kokoonpa-  
nossa. Tämän johdosta koulutus aloitettiin jo ennen merimatkaa järjestämällä kahden  
viikon taisteluharjoitus<sup>190</sup>. Koulutusta jatkettiin merimatkan aikana ja sen sisältö oli saman-  
kaltainen kuin 3. Merijalkaväkiprikaatissakin.<sup>191</sup>

Nopeaa perustamista helpotti se, että briteillä oli korkeassa valmiudessa oleva merijalka-  
väkiprikaati. Sen rungolle oli helppo ja nopea muodostaa viisi pataljoonaa käsittävä  
yhtymä. Merijalkaväkiprikaatin onnistuneen perustamisen jälkeen brittien suunnitelmalli-  
suus heikkeni. Puutteellisen tilanteenarvioinnin jälkeen Puolustusministeriö käski perustaa  
5. Jalkaväkiprikaatin, jonka suorituskyky ei vastannut sodan vaatimuksia. Itseasiassa britit  
tekivät saman virheen kuin argentiinalaisetkin tinkiessään prikaatin tuki- ja huolto-osista.

Brittijoukot eivät olleet kalustonsa puolesta ylivoimaisia argentiinalaisiin verrattuna, mutta  
niiden koulutustaso oli huomattavasti parempi. Vuosikausia Pohjois-Irlannissa jatkunut  
sodankaltainen tila oli pitänyt brittien asevoimat kiinni sodan todellisuudessa. On myös  
huomattava, että britit käyttivät sodassa yli puolta parhaiten koulutetuistaan merijalkaväki-,  
laskuvarjo- ja erikoisjoukoistaan. **Brittien Falklandin sodan maaoperaatioissa käyttä-  
mät joukot on esitetty liitteessä 4.**

<sup>187</sup> Middlebrook: Task Force, s. 179 - 180. Scots Guardsin ja Welsh Guardsin pataljoonat kuulu-  
vat niihin viiteen jalkaväkirykmenttiin, jotka vastaavat julkisesta vartiopalveluksesta Lontoossa.

<sup>188</sup> Bailey, Jonathan: Training for War: The Falklands 1982. Military Review N:o 9/1982, s. 60.

<sup>189</sup> Washington, s. 106.

<sup>190</sup> Oakley, s. 71.

<sup>191</sup> Hastings, s. 268 - 269.

## 5.2 Murtautuminen sillanpäästä ja Goose Greenin taistelu

Vahvennetun 3. Merijalkaväkiprikaatin noustua maihin se ryhmityi puolustukseen ja lujitti sillanpään. Argentiinalaiset jatkoivat kuitenkin ilmaiskuja sillanpäästä vastaan maihinnousua seuranneina päivinä. Iskujen seurauksena kuninkaallinen laivasto menetti lisää aluksia. Tämä johti siihen, että Taisteluosaston komentaja vaati Maihinnousuosastoa aloittamaan aktiivisemmän toiminnan. Alustappioiden lisäksi, erityisesti maavoimien esikunta pelkäsi argentiinalaisten tempaavan aloitteen Thompsonin odotellessa 5. Jalkaväkiprikaattia. Käsky oli selkeästi ristiriidassa kenraali Mooren ennen maihinnousua antaman ohjeen kanssa, jonka mukaan 3. Merijalkaväkiprikaatin tuli odottaa 5. Jalkaväkiprikaattia ja ainoastaan luoda edellytykset ratkaisutaisteluille<sup>192</sup>. Tämän johdosta merijalkaväkiprikaatin komentaja päätyi kompromissiin. Toiminnan päämääränä olisi edelleen toimintaedellytysten luominen, ja esimiesten vaatimus aktiivisemmasta toiminnasta täytettäisiin tekemällä yhdellä pataljoonalla isku Goose Greenin kylään.<sup>193</sup>

Thompson antoi hyökkäystehtävän everstiluutnantti H Jonesin komentamalle 2. Laskuvarjopataljoonalle, joka oli lähinnä Goose Greeniä ryhmittyneenä Sussex Mountainille. Hän joutui perumaan hyökkäyksen valmisteluiden ollessa jo käynnissä, koska hyökkäystä ei voitu tukea riittävin helikopterikuljetuksin.<sup>194</sup>

Thompson joutui muuttamaan suunnitelmiaan perusteellisesti 25.5. argentiinalaisten upotettua brittien kuljetusalus Atlantic Conveyorin<sup>195</sup>. Aluksen mukana tuhoutuivat kaikki ne kuljetushelikopterit<sup>196</sup>, joiden kuljetuskyvyn varaan Thompson oli perustanut suunnitelmansa Stanleyn saartamiseksi. Käyttöön jääneiden 16 helikopterin kuljetuskyky oli riittämätön koko prikaatin siirtämiseen, jonka seurauksena vaihtoehdoiksi jäivät joukkojen siirtäminen meritse tai jalan. Koska merikoukkaus arvioitiin liian vaaralliseksi, joukot oli siirrettävä jalan.<sup>197</sup> Tiedot viimeisimmistä alustappioista<sup>198</sup> olivat liikaa myös kärsimättö-

<sup>192</sup> Kenraali Moore oli kyseisenä ajankohtana siirtymässä 5. Jalkaväkiprikaatin mukana kohti saaria eikä Thompsonilla ollut häneen yhteyttä.

<sup>193</sup> Clapp, s. 170 - 171. Ks. myös Washington, s. 16. Kenttämarsalkka Bramall selvittää Washingtonin kirjassa ylimmän sotilasjohdon toiminta-ajatusta sillanpään muodostamisen jälkeen. Hänen mielestään Thompsonille annettu käsky edellytti selkeästi murtautumista aktiivisesti sillanpäästä heti sen muodostamisen jälkeen. Hänen mielestään Thompson ymmärsi tehtävänsä väärin. Thompsonin tarkoituksena oli tehdä ainoastaan isku (raid) Goose Greeniin, ei vallata sitä.

<sup>194</sup> Frost, s. 77.

<sup>195</sup> Grove, Eric (toim.): Great Battles of the Royal Navy, As Commemorated in the Gunroom, Britannia Royal Naval College, Dartmouth. Naval Institute Press, Maryland 1994, s. 223 - 224.

<sup>196</sup> Aluksen lastina oli kaikkiaan 3 raskasta Chinook- ja 6 keskiraskasta Wessex-helikopteria. Ks. esim. Preston, Anthony: The Naval Lessons. Defence Special, November 1982, s. 14.

<sup>197</sup> Southby-Tailyour, Ewen: Reasons in Writing, a Commando's View of the Falklands War. Leo Cooper, London 1993, s. 243.

<sup>198</sup> Samana päivänä argentiinalaiset upottivat myös hävittäjäalus HMS Coventryn.



mälle puolustusneuvostolle, jonka painostuksen seurauksena Taisteluosaston komentaja käski Thompsonin aloittaa Stanley saartaminen välittömästi ja vallata Goose Green<sup>199</sup>.

Samana iltana Thompson julkaisi päätöksensä. Sen mukaan kolme pataljoonaa siirtyisi 27.5. alkaen Stanley länsipuoliselle harjannealueelle saartaen kaupungin, yksi pataljoona valtaisi 28.5. aloitettavalla hyökkäyksellä Goose Greenin ja yksi pataljoona varattaisiin reserviksi San Carlosin alueelle. Kaksi Stanley alueelle siirtyvistä pataljoonista marssisi jalan ja yksi siirrettäisiin helikopterein.<sup>200</sup> Joukot huollettaisiin Teal Inlettiin perustettavasta huoltokeskuksesta.<sup>201</sup>

Everstiluutnantti Jonesin 2. Laskuvarjopataljoona sai uudelleen tehtävän hyökätä Goose Greeniin, mutta tehtävää oli täsmennetty niin, että nyt pataljoonan tulisi vallata se. Hyökkäystä varten pataljoonaa vahvennettiin kenttä- ja laivatykistöillä, ilmatorjuntaohjuksin sekä pioneereilla. Lisäksi pataljoona sai käyttöönsä helikoptereita kuljetuksiin ja rynnäkkösuorituksia Tukialusosaston koneilta.<sup>202</sup>

Goose Greenin varuskunta sijaitsi Darwinin kannaksella noin 25 kilometrin päässä San Carlosista. Argentiinalaisilla oli alueella 12. Jalkaväkirykmentistä sekä ilmatorjunta- ja kenttätykistöjoukoista muodostettu taisteluosasto Mercedes. Tämän lisäksi varuskuntaan kuului ilmavoimien tukijoukkoja. Koko varuskunnan vahvuus oli noin 1 300 sotilasta, mutta sen taistelukykyä laski vakavat puutteet sotavarustuksessa.<sup>203</sup> Brittien tiedustelun mukaan alueella oli noin 2 - 3 komppaniaa sekä aselajijoukkoja, joiden taistelutahto oli huono.<sup>204</sup>

Vahvennettu 2. Laskuvarjopataljoona siirtyi komentajansa suunnitelman mukaisesti hyökkäysalueen läheisyyteen 26. 5. yöllä käyttäen siirtymistä seuranneen päivän hyökkäysvalmisteluihin.<sup>205</sup> Saamiensa tiedustelutietojen perusteella komentaja oletti puolustuksen painopisteen olevan Goose Greenin kylän pohjoispuolella. Kylän eteläpuolista alueesta hänellä ei ollut mitään tietoja.<sup>206</sup> Everstiluutnantti Jonesin päätöksen mukaan

<sup>199</sup> Thompson: No Picnic, s. 81.

<sup>200</sup> Thompson: No Picnic, s. 82 ja 97. Ks. myös Clapp, s. 181.

<sup>201</sup> Oakley, s. 141.

<sup>202</sup> Thompson: No Picnic, s. 85. Ks. myös Frost, s. 52.

<sup>203</sup> Bransby Guy: Her Majesty's Interrogator Falklands. Leo Cooper, London 1996, s. 86 ja Buroni, s. 21. Buronin mukaan argentiinalaisten maavoimilla oli varuskunnassa kaikkiaan 981 miestä, kun tähän lisätään Bransbyn mainitsemat 300 ilmavoimien miestä kokonaisvahvuudeksi tulee 1300 miestä. Vrt. Adkin, Mark: Goose Green. A Battle is Fought to be Won. Orion, London 1995, s.367. Adkinin mukaan varuskunnan vahvuus oli 1 100 - 1 200 miestä.

<sup>204</sup> Frost, s. 44. Ks. myös Thompson: No Picnic, s. 81.

<sup>205</sup> Frost, s. 49.

<sup>206</sup> Frost, s. 49 - 55. Ks myös Middlebrook: Task Force, s. 258.

pataljoona valtaisi Goose Greenin kuusi vaihetta käsittävällä hyökkäyksellä 27.5. - 28.5. välisenä yönä. Taistelujatous perustui komppanioiden porrastettuun käyttöön.<sup>207</sup>

Argentiinalaiset tiesivät hyökkäyksen olevan tulossa. BBC (*British Broadcasting Company*) oli 27.5. uutisissaan ilmoittanut 2. Laskuvarjopataljoonan olevan siirtymässä kohti Goose Greeniä. Argentiinalaiset suhtautuivat kuitenkin tietoon epäillen. Taisteluosasto M:n komentaja, everstiluutnantti Piaggi kertoi myöhemmin varmistuneensa brittien tulevasta hyökkäyksestä vasta iltopäivällä 27.5. Tällöin hänen lähettämänsä tiedustelupartio katosi ja argentiinalaiset havaitsivat osan brittien tiedustelupartioista.<sup>208</sup>

Taistelu ei sujunut brittien suunnitteleamalla tavalla, vaikka lopputulos olikin heille edullinen. Hyökkäys käynnistyi hyvin, mutta hyökkäävät komppaniat jäivät miltei alusta alkaen jälkeen ylioptimisesta aikalaskelmasta<sup>209</sup>. Jonesin jo luultua pataljoonan murtaneen argentiinalaisten puolustusaseman, se vasta valoisin jo koittaessa törmäsi siihen. Pataljoonan hyökkäys tyrehtyi useiksi tunneiksi, koska brittien tulivoima ei riittänyt argentiinalaisten puolustuksen murtamiseen. Vasta komentajan hengen vaatineiden kiivaiden lähitaisteluiden jälkeen britit puhkaisivat argentiinalaisten puolustuksen Darwin Hillillä.<sup>210</sup> Komentajan kaatuminen ei lamauttanut pataljoonaa, koska vakioitujen johtamisjärjestelyiden ansiosta pataljoonapseeri otti välittömästi pataljoonan johtoonsa. Lisäksi hän onnistui laukaisemaan tilanteen myös hyökkäysalueen läntisellä laidalla määräämällä panssarintorjuntaohjuksia käytettäväksi argentiinalaisten sinnikkäimpiä pesäkkeitä vastaan.<sup>211</sup> Argentiinalaisten vahvimman puolustuskeskuksen murruttua pataljoonapseeri, majuri Chris Keeble suuntasi pääosan pataljoonasta kohti tavoitetta, joka oli Goose Greenin kylän eteläpuolella. Pimeään mennessä pataljoona onnistui saartamaan argentiinalaiset Goose Greenin kylään, eivätkä paikalle saapuneet argentiinalaisten vahvennuksetkaan onnistuneet kääntämään tilannetta puolustajan hyväksi. Ne eivät edes yrittäneet lyödä brittejä vaan soluttautuivat saartorenkain läpi kylään pääjoukon yhteyteen<sup>212</sup>. Yön aikana Keeble taivutteli argentiinalaiset antautumaan, ja 29.5. puolenpäivän aikaan varuskunta antautui. Argentiinalaisten tappiot olivat 55 miestä kaatuneina ja noin 120 haavoittu-

<sup>207</sup> Pleiner Horst: *Infanterie im Falklandkrieg 1982*. Österreichische Militärische Zeitschrift, N:o 4/1985, s.333 - 334.

<sup>208</sup> Middlebrook: *The Fight for the Malvinas*, s. 180 - 181.

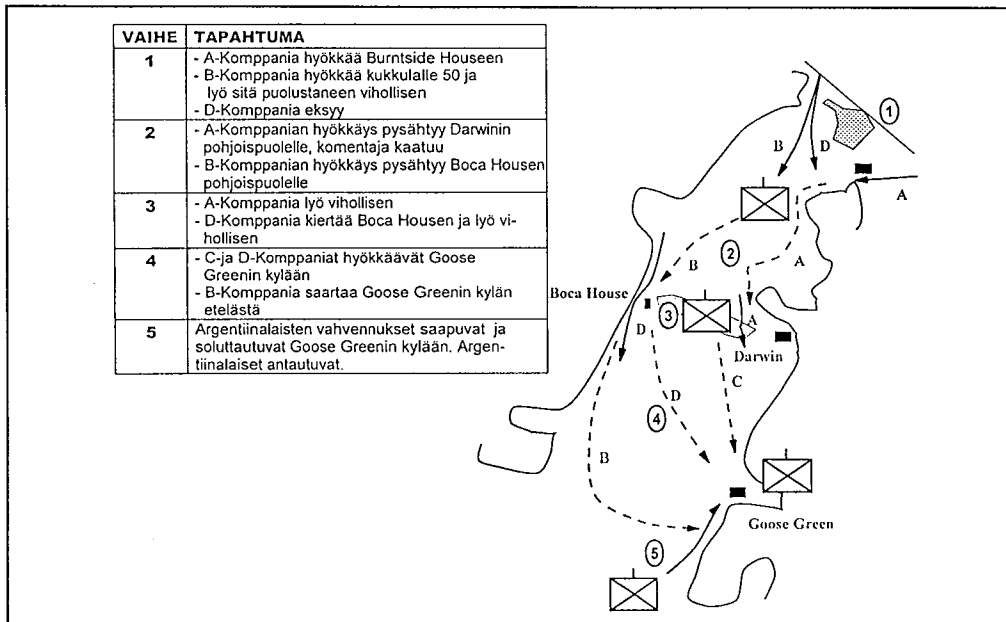
<sup>209</sup> Eshel, David: *Daring to Win. Special Forces at War*. Arms and Armour, London 1992, s. 144 - 145.

<sup>210</sup> Middlebrook: *The Fight for the Malvinas*, s.185.

<sup>211</sup> Frost, s. 79 - 82.

<sup>212</sup> Middlebrook: *Task Force*, s. 268 ja Middlebrook: *The Fight for the Malvinas*, s. 194.

neina. Vahvennetun 2. Laskuvarjopataljoonan tappiot olivat 15 miestä kaatuneina ja 30 haavoittuneina.<sup>213</sup>



Kuva 5. Goose Greenin taistelu.

Goose Greenin taistelu oli operatiivisesta näkökulmasta katsoen turha. Kenraali Thompson joutui käyttämään vähäisiä resurssejaan vallatakseen alueen, joka olisi voitu saartamalla lamauttaa. Painostuksen johdosta Thompson joutui määräämään hyökkäyksen aloittamisen liian nopeasti ilman perusteellisia valmisteluja. Tästä seurasi tiedustelun osittainen epäonnistuminen ja suuret tappiot. Taistelulla oli kuitenkin suuri poliittinen merkitys. Suuren yleisön usko brittien suorituskykyyn palautui onnistuneen hyökkäyksen ansiosta.

Taktisesti suurimmat opetukset koskevat pimeätaistelukykyä ja tulivoiman merkitystä. Pimeän aikana britit onnistuivat riistämään puolustajilta sen edun, minkä aukea maasto heille tarjosi. Vasta valoisan tultua hyökkäys jäi kiinni ja tappiot alkoivat kasvaa. Hyökkäyksen aikalaskelma oli ylioptimistinen, siinä ei ollut varattu hyökkäysaikaa pimeällä kuin muutama tunti. Kaikki brittien myöhemmät hyökkäykset aikautettiin alkamaan niin, että koko pimeä aika käytettiin hyväksi. Tärkein syy etenemisen hitauteen oli pataljoonan käytössä olleen tulivoiman vähäisyys. Pataljoonalla oli aivan liian vähän epäsuoraa tulta käytössään, mitä hyökkäävät joukot pyrkivät kompensoimaan panssarintorjunta-aseiden aktiivisella käytöllä.

Pataljoona kuitenkin onnistui tehtävässään. Tärkeimmät syyt tähän olivat sen korkea koulutustaso ja johtajien aktiivinen toiminta. Johtamisjärjestelmä toimi ilmeisen kitkattomasti. Komentajan kaaduttua pataljoonapuseerin onnistui lyhyessä ajassa ottaa pataljoona johtoonsa ja aloittaa ratkaisuun päättäneet hyökkäykset. Osasyyn brittien voittoon on myös varmasti laskuvarjojoukkojen hyvä hyökkäyshenki, mihin everstiluutnantti Jones esimerkillään kannusti.

Argentiinalaisten kannalta tappiota eivät aiheuttaneet argentiinalaiset varusmiehet, vaan heidän heikkotasoiset johtajansa. Yksittäiset sotilaat taistelivat koulutustasoonsa nähden varsin sisukkaasti. Johtajien suurin virhe oli passiivisuus. Taisteluosasto Mercedeksen komentaja ei aloittanut mitään toimenpiteitä varmistuttuaan brittien tulevasta hyökkäyksestä. Sen sijaan argentiinalaiset vetäytyivät Burntside Housen alueelta ja menettivät hyvän mahdollisuuden häiritä brittien ryhmittymistä lähtöasemaan. Kaikkein ala-arvoisinta oli taistelujen lopussa saapuneen reservin toiminta. Ilmeisesti johtamisongelmat aiheuttivat sen, että reservi ei edes yrittänyt murtaa brittien saartorengasta vaan soluttautui sen sisään vain jäädäkseen vangiksi seuraavana päivänä.

### 5.3 Britit saartavat Stanley

Hyökkäysvalmisteluiden ollessa käynnissä Goose Greenissä 3. Laskuvarjopataljoona ja 45. Merijalkaväkipataljoona aloittivat jalkamarssin kohti Stanleyä. Siirtyminen oli hidasta, koska sotilailla oli jopa 50 - 60 kilon painoiset kantamukset. Pataljoonat saavuttivat tavoitteensa Teal Inletin 29. - 30.5.<sup>214</sup> Samanaikaisesti aloitettiin myös everstiluutnantti Nick Vauxin komentaman 42. Merijalkaväkipataljoonan helikopterikuljetukset Mount Kentille. Helikopteripulasta ja huonosta lentosäästä johtuen pataljoona oli kokonaisuudessaan alueella vasta 3.6.<sup>215</sup>

Brittien johtosuhteet muuttuivat kenraalimajuri Jeremy Mooren saavuttua San Carlosiin 30.5. Moore otti Maihinnousuosaston<sup>216</sup> komentajan tehtävät vastaan vapauttaen kenraali Thompsonin johtamaan omaa merijalkaväkiprikaattiaan. Yleistilanne oli brittien kannalta edullinen. Lukumääräisesti ylivoimainen vastustaja oli juuri lyöty Goose Greenissä ja kolmea pataljoonaa oltiin keskittämässä Stanleyyn ympärille. Erikoisjoukkojen tiedustelu oli ulotettu jo Stanleyyn välittömään läheisyyteen.<sup>217</sup> Lisäksi Moorella oli melko selkeä kuva

<sup>214</sup> Thompson: No Picnic, s. 101 - 105.

<sup>215</sup> Vaux, s. 106 - 109.

<sup>216</sup> Maihinnousuosastoa ei nimetty uudelleen, vaikka siihen kuului miltei divisioonan voimat. Sen virallinen nimi oli sotatoimien loppuun asti Task Force 317.1, joka on tässä tutkielmassa suomennettuna Maihinnousuosasto.

<sup>217</sup> McManners, s. 175.

vastustajastaan ja sotavangeilta sekä sotasaalisasiakirjoista saatiin runsaasti lisätietoa<sup>218</sup>. Omia toimintamahdollisuuksia rajoitti eniten kuljetuskapasiteetin puute. Etenkin tykistön ja sen ampumatarvikkeiden siirrot sitoivat runsaasti helikoptereita. Esimerkiksi kuusitykkisen kenttätykistöpatterin, jolle oli varattu 480 laukausta tykkiä kohden, kuljettaminen vaati yhteensä 82 Sea King-helikopterisuoritusta.<sup>219</sup>

Moore oli muodostanut oman operaatioajatuksensa jo merimatkan aikana. Sen mukaan ratkaisutaistelut aloitettaisiin viikko 5. Jalkaväkiprikaatin saapumisen jälkeen<sup>220</sup>. Molemmat prikaatit keskitettäisiin hyökkäysalueelle helikoptereilla<sup>221</sup>. Mooren oli kuitenkin muutettava toiminta-ajatustaan, koska käytössä ei ollut riittävästi helikoptereita ja 3. Merijalkaväkiprikaati oli jo aloittanut siirtymisen kohti Stanleytä. Hänelle ei jäänyt muuta vaihtoehtoa kuin käyttää kaikkia helikoptereitaan 3. Merijalkaväkiprikaatin tukemiseen. Kenraali Wilsonin 5. Jalkaväkiprikaati jouduttaisiin keskittämään hyökkäykseen muilla keinoin.<sup>222</sup>

Jo parin päivän kuluttua selvisi, että 5. Jalkaväkiprikaati olisi siirrettävä meritse. Ainoastaan sen Gurkha-pataljoonan sotilailla oli riittävän hyvä fyysinen kunto jalkamarsseihin. Lisäksi 5. Jalkaväkiprikaatin komentajan yllättävä rintamanavaus Fitzroyssa pakotti britit toimimaan nopeasti.<sup>223</sup> Maihinnousuosaston esikunta ei ollut varautunut tällaiseen yllättävään menestykseen ja se joutui laatimaan suunnitelmat varsin nopeasti ilman perusteellista tilanteenarviointia<sup>224</sup>. Tämä johti sitten brittien kannalta sodan suurimpaan katastrofiin. Huonosti järjestetty yhteistoiminta, jonka vuoksi Scots Guards oli jo aiemmin miltei tuhoutunut siirtyessään Fitzroyhin, siirron väärä ajoittaminen<sup>225</sup>, ongelmat yhteistoiminnassa sekä argentiinalaisten hyvin toteuttama ilmaisk� johtivat 50 sotilaan kaatumiseen ja noin 150 - 200 haavoittumiseen Welsh Guardsia kuljettaneiden LSL-aluksien tuhouduttua Fitzroyssa 8.6.<sup>226</sup>

<sup>218</sup> Bransby, s. 90.

<sup>219</sup> Clapp, s. 180.

<sup>220</sup> Middlebrook: Task Force, s. 321.

<sup>221</sup> Hastings, s. 271.

<sup>222</sup> Clapp, s. 196.

<sup>223</sup> Oakley, s. 156.

<sup>224</sup> Hastings, s. 273. Ks myös, s. 219. Joidenkin upseerien mukaan "Wilsonin harppaus" oli edesvastuuton, koska hän ei ollut ottanut huomioon ylemmän johtoportaan toiminta-ajatusta.

<sup>225</sup> Winton John: Signals from the Falklands. Leo Cooper Limited, London 1995, s. 166. Wintonin kirja koostuu useista brittiläisissä sotilasaikakauslehdissä julkaistuista artikkeleista. Kirjan sivuilla 161 - 168 Fitzroyssä tuhoutuneen Sir Galahadin silloinen kapteeni Philip Roberts kuvaillee tapahtumia.

<sup>226</sup> Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 211 - 215. Ks. myös Middlebrook: Task Force, s. 308. Arviot haavoittuneista vaihtelevat mittavasti. Suurin osa teoksista arvioi haavoittuneiden määrän olleen noin 60, mikä ei tunnu uskottavalta. Kenttäsairaalan johtajalääkäri arvioi teoksessa Signals from the Falklands, s. 170 sinne tuodun ja edelleen sairaalalaiva Ugandalle evakuoitujen noin 150 sotilasta. Sairaanhoitaja Jackie Hayward, joka palveli sairaalalaiva Ugandalla mainitsee teoksessa "Speaking Out" sivulla 133 alukselle tuodun 159 potilasta. Yksityiskohtainen kuvaus ja analyysi brittien merikoukkauksesta Bluff Coven / Fitzroyn alueelle ks. Niskanen, s. 78 - 82.

Kenraalimajuri Moore aloitti Maihinnousuosaston johtamisen hyvin luodulta perustalta. Hänellä ei ollut kuitenkaan täyttä toiminnanvapautta. Hänen edeltäjänsä aloittama operaatio ja kenraali Wilsonin aloitteellinen toiminta Fitzroyn suunnassa pakottivat Mooren ottamaan suurempia riskejä kuin mitä hän olisi todennäköisesti halunnut. Operatiivisesti ajatellen uuden rintaman avaus vähäisin voimin Fitzroyssa oli uskalias teko. Se perustui oikeaksi osoittautuneeseen arvioon, jonka mukaan argentiinalaiset olisivat edelleenkin passiivisia eivätkä edes yrittäisi vastahyökkäystä. Uhkapeli miltei onnistui. Wilsoniin kohdistui sodan jälkeen paljon kritiikkiä. Hänet arvioitiin usein osasylliseksi Sir Galahadin tuhoutumiseen. Väitteille ei löydy juuri päteviä perusteita. Suurimmat syylliset lienevät Welsh Guardsin upseerit, jotka tekivät yleisen virheen - he aliarvioivat vastustajansa. Argentiinan maavoimat toimi koko sodan ajan passiivisesti, mutta ilmavoimat onnistui aktiivisuudellaan yllättämään britit useasti. Briteillä lienee ollut myös vakavia ongelmia johtamisessa.

#### 5.4 Ratkaisutaistelut

Merikuljetusten käynnistyessä Fitzroyn ja Bluff Coven alueelle oli 3. Merijalkaväkiprikaatin komentaja jo valmis aloittamaan taistelut Stanley'n valtaamiseksi. Hän yritti painostaa Maihinnousuosaston komentajaa aloittamaan hyökkäykset mahdollisimman pian, koska hänen joukkojensa taistelukyky laski koko ajan ankaran ilmaston johdosta.<sup>227</sup> Kenraali Moore ei hyväksynyt esitystä hyökkäysten aloittamisesta, koska hän halusi aloittaa ratkaisutaistelut vasta molempien prikaatien tultua hyökkäysvalmiiksi.<sup>228</sup>

Arvioidessaan tilannetta kenraali Moorella oli hyvät tiedot vastustajastaan. Osasyynä tähän oli 3. Merijalkaväkiprikaatin tehokas ja koordinoitu partiointi.<sup>229</sup>, mikä moninkertaisti tiedustelijoiden määrän hyökkäysalueella. Moore odotti vihollisen toimivan melko passiivisesti, joskin hän pelkäsi Länsi-Falklandille sijoitettujen joukkojen hyökkäävän San Carlosiin.<sup>230</sup> Hänen käytössään oli kaikkiaan seitsemän jalkaväkipataljoonan voimat, joita kyettäisiin tukemaan tiedustelupanssarivaunuin, viidellä kenttätykistöpatterilla sekä laivatykistön tulella. Lisäksi mahdollisuus Harrier-koneiden lähitulitukeen oli parantunut merkittävästi sen jälkeen, kun San Carlosiin oli valmistunut kiitorata<sup>231</sup>. Myös huollollisesti britit

<sup>227</sup> Yleisin brittien kärsimä vaiva oli "Trench Foot", jalkojen paleltuminen. Se johtui osaksi brittiarmeijan käytössä olleista varsikengistä, jotka olivat Falklandin olosuhteisiin täysin sopimattomat.

<sup>228</sup> Thompson: No Picnic, 132 - 133.

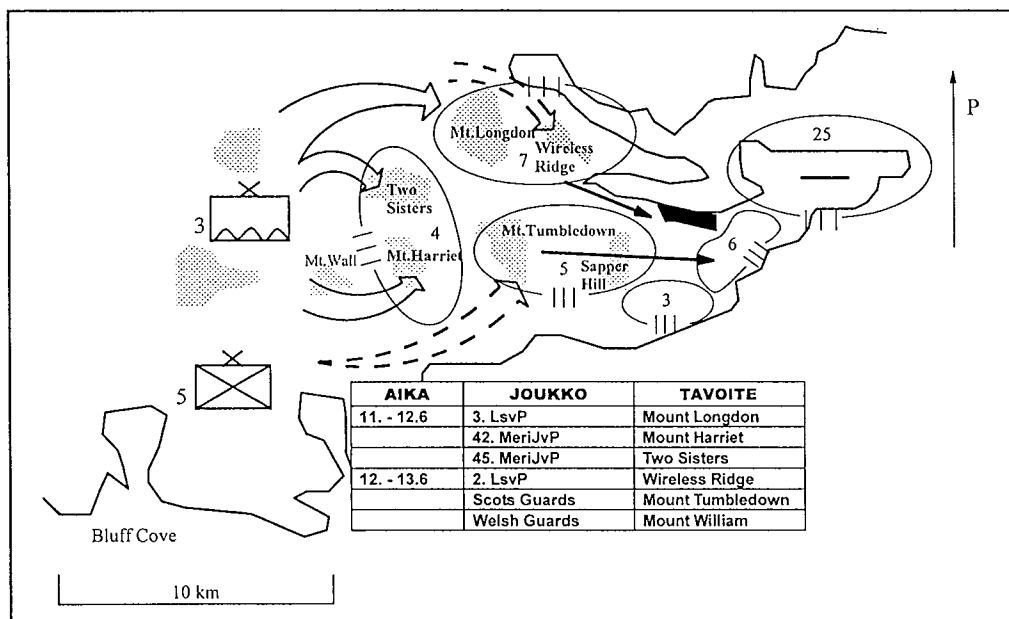
<sup>229</sup> Ridlon, David: Shots in the Dark: British Tactical Intelligence in the Falklands. Military Intelligence, Vol 15 N:o 3/1989.

<sup>230</sup> Clapp, s. 222.

<sup>231</sup> Braybrook, Roy: Air Aspects, s. 61.

olivat valmiita hyökkäykseen. Kenttätykistön tuliasemiin oli porrastettu satoja laukauksia kutakin tykkiä kohden<sup>232</sup>, ja kuljetuksiin oli käytössä kaikkiaan 30 kuljetushelikopteria<sup>233</sup>.

Kenraali Moorella oli kaksi vaihtoehtoa hyökkäyksen suuntaamiseksi. Hyökkäys kapealla alueella Fitzroy - Stanley-uran suunnassa tai hyökkäys leveällä rintamalla sitoen vastustaja taisteluun useilla harjanteilla yhtenäkkäisesti. Molemmissa vaihtoehdoissa oli etunsa. Kapeassa hyökkäyksessä omat voimat voitaisiin keskittää hyvin taisteluun, kun taas leveän rintaman vaihtoehdossa argentiinalaisten reservin käyttö vaikeutuisi.<sup>234</sup> Moore päätti hyökätä leveällä rintamalla saatuaan selville, että argentiinalaisten puolustuksen painopiste olisi Stanley - Fitzroy-uran suunnassa. Operaation toiminta-ajatus koostui kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa 3. Merijalkaväkiprikaati hyökkäisi 11. - 12.6. välisenä yönä lyöden Mount Longdonilla, Two Sistersillä ja Mount Harrietilla olevan vihollisen. Seuraavana yönä molempien prikaatien hyökkäyksellä vallataisiin Wireless Ridge, Mount Tumbledown ja Mount William. Viimeisessä vaiheessa vallattaisiin Sapper Hill, joka oli viimeinen suuri maastoeste ennen Stanleytä. Reservinä olisi puolet 40. Merijalkaväkipataljoonasta San Carlosin alueella ja komppania gurkhia Goose Greenin alueella.<sup>235</sup>



Kuva 6. Kenraali Mooren päätös Stanley valtaamiseksi.

<sup>232</sup> Adams, Valerie: Logistics Support for the Falklands Campaign. Journal of the Royal United Services Institute for Defence Studies, Vol 3, N:o 3/1984, s. 48.

<sup>233</sup> Washington, s. 107. Helikoptereiden määrä kasvoi vielä ennen argentiinalaisten antautumista kymmenellä keskiraskaalla helikopterilla.

<sup>234</sup> Thompson: No Picnic, s. 134 - 135.

<sup>235</sup> Middlebrook: Task Force, s. 326.

Brittien suunnitellessa ratkaisutaisteluita argentiinalaiset yrittivät uudelleenorganisoida johtosuhteitaan tavoitteenaan puolustushaarojen toiminnan yhteensovittaminen. He perustivat yhteisesikunnan, COEPECON:in, joka arvioi brittien pyrkivän tavoitteisiinsa lähinnä merisaarrolla välttääkseen taisteluita Stanleyssä. Menendezin esikuntapäällikkö esitteli COEPECON:lle operaatiosuunnitelma Buzonin. Uhkarohkea suunnitelma olisi sisältänyt jo saarilla olevien joukkojen vastahyökkäyksiä, mantereelta kuljetettavien laskuvarjojoukkojen maahanlaskun San Carlosiin sekä yhdistettyjä meri- ja ilmaiskuja. Sotilasjunta kuitenkin hylkäsi suunnitelman liian uskaliaana.<sup>236</sup> Sensijaan se vaati Menendeziltä aktiivisempaa toimintaa, mutta tämä kieltäytyi vedoten joukkojensa huonoon liikkuvuuteen ja huolto-ongelmiin.<sup>237</sup> Aivan toimeettomaksi Menendez ei kuitenkaan jäänyt. Hän vahvensi Stanley'n läntisen sektorin puolustusta yhdellä rykmentillä, mutta edelleen miltei puolet joukoista jäi maihinnousun torjuntaan.<sup>238</sup>

Moorella oli hyvät perusteet tehdä onnistunut päätös. Hänen päätöstään voi luonnehtia tyypillisen brittiläiseksi. Se sisälsi vähän riskejä ja perustui vastustajan kuluttamiseen leveällä rintamalla. Briteillä oli tiedustelussa täydellinen yliote passiiviseen vastustajaansa nähden, jolla ei ilmeisesti ollut selkeää kuvaa brittijoukkojen liikkeistä. Tätä ainakin puoltaa se, että Menendez varasi puolet joukoistaan maihinnousun torjuntaan, vaikka brittijoukot olivat jo Stanley'n läheisyydessä. Argentiinan ylimmän sotilasjohdon toiminta oli ala-arvoista. Se vaati alakynnessä olevaa johtoporraastaan hyökkäämään olematta valmis tukemaan sitä millään lailla. Toisaalta tämä voi johtua siitä, että Menendez oli antanut esimiehelleen väärän kuvan tilanteesta. Sotilasdiktatuurissa alaiset usein vääristelevät esimiehilleen annettavia tietoja rangaistuksen pelossa, mikä johtaa täysin väärään tilannekuvaan.

### 3. Merijalkaväkiprikaati hyökkää 11.6 - 12.6.

Hyökkäystä varten 3. Merijalkaväkiprikaatia vahvennettiin kahdella pataljoonalla: Welsh Guardsilla ja 2. Laskuvarjopataljoonalla, joka siirrettiin 10.6. Mount Kentin alueelle<sup>239</sup>. Tämän lisäksi prikaatin hyökkäystä tukivat 4. Tiedustelupanssarivaunujoukkue, viisi kenttätykistöpatteria ja kolme kuninkaallisen laivaston sota-alusta.<sup>240</sup>

<sup>236</sup> Freedman, Lawrence & Gamba-Stonehouse, Virginia: Signals of War, The Falklands Conflict of 1982. Faber and Faber Limited, London 1990, s. 362. Kirjoittajan operaatio Buzonia koskevat tiedot ovat kontra-amiraali Carlos Busserin kirjasta "Malvinas: La Guerra Inconclusa, Buenos Aires, Ediciones Fernandez Reguera, 1987".

<sup>237</sup> Freedman & Gamba-Stonehouse, s. 362.

<sup>238</sup> Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 224 - 227.

<sup>239</sup> Frost, s. 126.

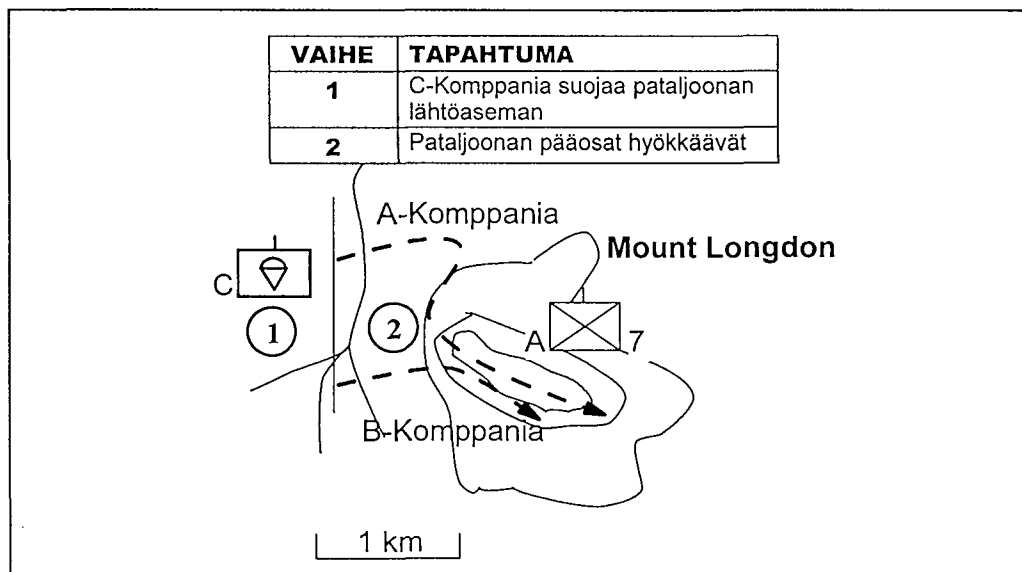
<sup>240</sup> Middlebrook: Task Force, s. 329 ja vaunujen osalta Jones, Andrew: British Armour in the Falklands. Armor, N:o 2/1983, s. 29.



Prikaatin komentaja päätti vallata Mount Longdonin, Mount Harrietin ja Two Sistersin, kunkin yhdellä pataljoonalla. Reserviksi hän varasi yhden pataljoonan, ja yhden pataljoonan osalla suojattaisiin Mount Harrietille suunnattavan hyökkäyksen lähtöasema. Thompson porrasti pataljoonien hyökkäykset alkamaan 30 minuutin väliajoin kello 20.00 - 21.00, jolloin pataljoonille jäi neljä tuntia pimeää aikaa siirtyä lähtöasemiinsa.<sup>241</sup>

Everstiluutnantti Hew Piken, 3. Laskuvarjopataljoonan komentajan hyökkäyssuunnitelma Mount Longdonille oli yksinkertainen, koska vastustajan miinakentät ja ryhmitys pakottivat hänet rintamahyökkäykseen. Eteneminen lähtöasemaan pyrittiin tekemään salassa pimeän turvin yhden komppanian suojatessa ja opastaessa pataljoonan pääosia. Tämän jälkeen hyökkäys lähtöasemasta aloitettaisiin ilman tulivalmistelua kahdella komppanialla suoraviivaisesti kohti vastustajan asemaa.<sup>242</sup>

Pataljoona paljastui heti lähdettyään liikkeelle lähtöasemasta yhden sotilaan astuttua miinaan. Hyökkäävät komppaniat joutuivat välittömästi kiivaan tulituksen kohteeksi. Ainoaksi keinoksi päästä eteenpäin jäi tulen ja liikkeen käyttö. Vasta yli kymmenen tunnin taisteluiden jälkeen pataljoonan onnistui vallata Mount Longdon kärsittyään sitä ennen 19 miehen tappiot kaatuneina.<sup>243</sup>



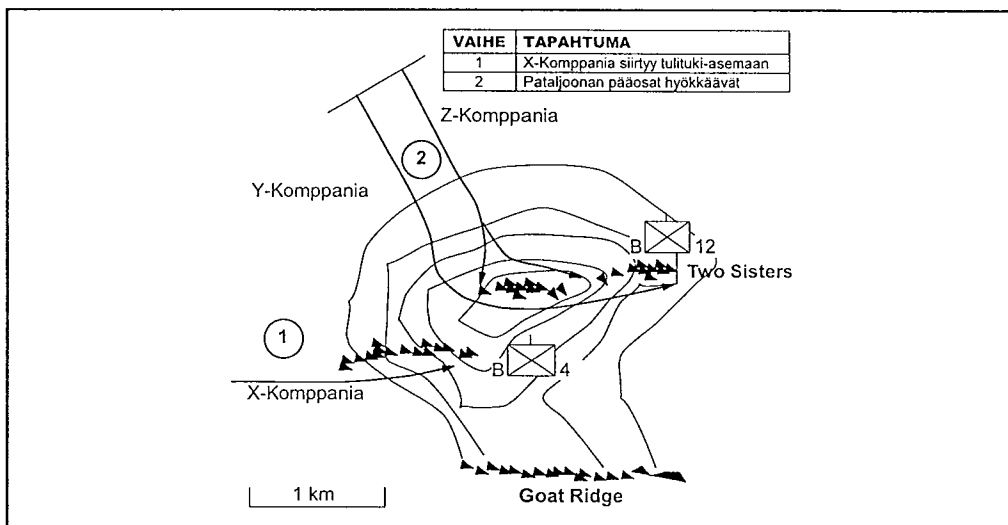
Kuva 7. Mount Longdonin taistelu.

<sup>241</sup> Washington, s. 30 - 31.

<sup>242</sup> Colbeck, Graham: With 3 Para to the Falklands. Warrior Publications, Thirsk 1992, s. 42 - 44. Ks. myös Thompson: No Picnic, s. 143 - 146.

<sup>243</sup> Harclerode, Peter: Para, Fifty Years of the Parachute Regiment. Orion Books Limited, London 1996, s. 350 - 358. Vrt. Middlebrook, jonka mukaan taistelussa kaatui 18 miestä.

Prikaatin ryhmytyksen keskimmäisenä hyökkäsi 45. Merijalkaväkipataljoona tavoitteenaan Two Sisters. Pataljoonan komentaja suunnitteli hyökkäyksen toteutettavaksi kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa vallattaisiin Two Sisterssin lounaispuolella oleva erillinen harjanne yhdellä yksiköllä. Sitä seuraisi kahden komppanian hyökkäys puolustajan sivustaan aiemmin hyökänneen komppanian toimiessa tulitukiosastona. Eteneminen kosketukseen pyritäisiin toteuttamaan salassa.<sup>244</sup>



Kuva 8. Two Sisterssin taistelu.

Hyökkäyksen aloitus myöhästyi noin puolitoista tuntia, koska tulitukiosastoksi käsketyt komppanian lähestymismarssi viivästyi raskaiden kantamusten ja hankalan maaston vuoksi. Tämä johti siihen, että tulitukiosaston ja pataljoonan pääosien hyökkäys alkoi samanaikaisesti. Huolimatta vaikeuksista hyökkäys eteni nopeasti, ja Two Sisters oli brittien hallussa jo kello 04.30<sup>245</sup>. Tappiotkin olivat lievät: ainoastaan neljä kaatunutta.<sup>246</sup>

Mount Harriet oli prikaatin tavoitteista eteläisin. Sen valtaaminen oli käsketty 42. Merijalkaväkipataljoonalle. Välttääkseen miinakentät pataljoonan komentaja päätyi suuntaamaan pataljoonan iskun laajaa kiertoliikettä käyttäen puolustajan selustaan. Hyökkäys aloitettiin harhautuksella. Yksi komppania vetäisi puolustajan huomion tulittamalla sen asemia Mount Harrietin länsipuolella olevalta Mount Wallilta. Tätä seuraisi kahden komppanian porrastettu hyökkäys Mount Harrietin kaakkoispuolelta. Pataljoonan lähtöasema suojattaisiin Welsh Guardsin joukkueella.<sup>247</sup>

<sup>244</sup>

Oakley, s. 164.

<sup>245</sup>

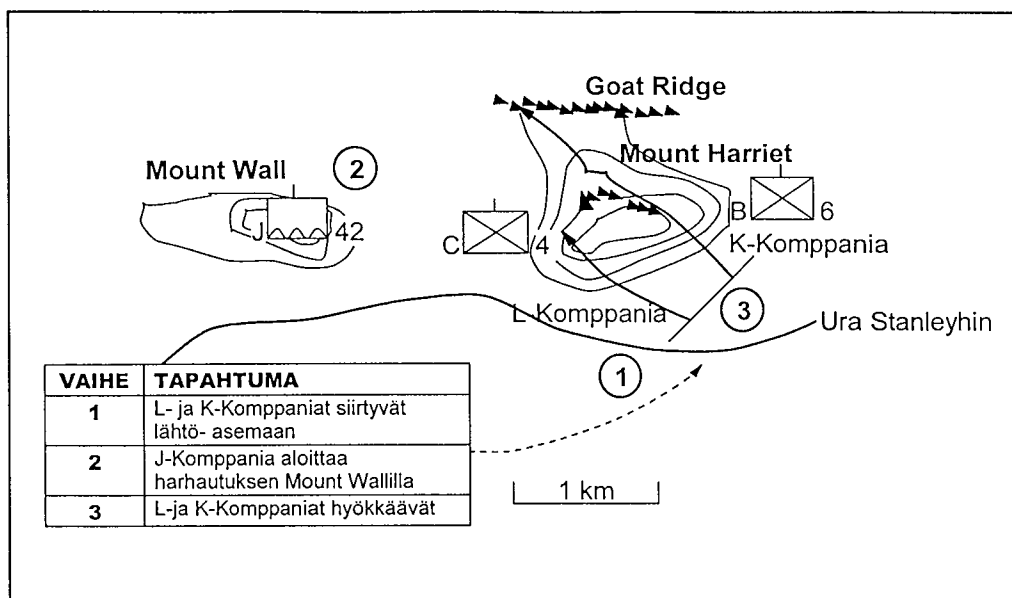
Oakley, s. 165.

<sup>246</sup>

Middlebrook, s. 338 - 343. Tappioista myös Globe and Laurel, July/August 1982, s. 252.

<sup>247</sup>

Vaux, Nick: Commando Night Attack. Marine Corps Gazette, Vol 67, N:o 10/1983, s. 42 - 46.



Kuva 9. Mount Harrietin taistelu.

Pataljoonan pääosat siirtyivät lähtöasemaan heti pimeyden laskeuduttua, mutta hyökkäyksen aloitus viivästyi tunnilla, koska Welsh Guardsin suojaavat osat olivat väärässä paikassa. Mount Wallilla olevat joukot aloittivat harhautuksen avaamalla tulen ja onnistuivat vetämään argentiinalaisten huomion puoleensa. Pataljoonan pääosat pääsivät yllätykseen harhautuksen ansiosta, mutta eteneminen tulen alla oli yhtä hankalaa kuin muillakin pataljoonilla. Hyökkäys ei kuitenkaan pysähtynyt, koska vastustajan hankalimmat konekivääripesäkkeet tuhottiin panssarintorjuntaohjuksilla. Lisäksi komppaniat suojasivat liikettään voimakkailla tulitukiosastoilla.<sup>248</sup> Ne pääsivät kiivaiden lähitaisteluiden jälkeen tavoitteisiinsa ja ryhmittivät puolustukseen aamuun mennessä.<sup>249</sup>

Yön taisteluiden tulos oli argentiinalaisten kannalta masentava. Kolme keskeistä maastonkohtaa oli menetetty sekä miltei 500 miestä, joista noin 50 kaatuneina ja 420 vankeina<sup>250</sup>. Ainoa menestys oli brittien tulituessa olleen HMS Glamorganin vaurioittaminen maaltalaukaistavalla meritorjuntaohjuksella<sup>251</sup>. Taisteluiden loppuvaiheessa Itäisen puolustusalueen komentaja yritti käynnistää vastahyökkäyksen, mutta hyökkäyksen aloitus viivästyi liikaa ja hän perui sen.<sup>252</sup>

<sup>248</sup> Thompson: No Picnic, s. 164. L-komppanian päällikkö majuri Wheen kokosi yhdessä vaiheessa kaikki komppaniansa 15 konekivääriä muodostamaansa tulitukiosastoon.

<sup>249</sup> Oakley, s. 163.

<sup>250</sup> Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 244.

<sup>251</sup> Her Majesty's Stationary Office: The Falklands Campaign: The Lessons. HMSO, London 1982, s. 12. Ks. myös McGowan, Bob & Hands, Jeremy: Don't Cry For Me Sergeant-Major. Futura Publications, London 1983, s. 238 - 239.

<sup>252</sup> Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 244 - 245.

Brittipataljoonien hyökkäysten onnistumiseen oli useita eri syitä. 3. Laskuvarjopataljoona osoitti samaa taisteluhenkä kuin sisarpataljoonansa Goose Greenissä paria viikkoa aiemmin. Tilannekin oli samankaltainen. Pataljoona joutui hyökkäämään suoraan kohti puolustajan torjuntasuuntaa. Se pääsi tavoitteeseensa vasta käytettyään tulta ja liikettä.

Merijalkaväkipataljoonien hyökkäykset perustuivat hyvin toteutettuun tiedusteluun, tulitukiosastojen käyttöön ja yllätykseen. Onnistunut tiedustelu loi edellytykset pataljoonien tehokkaalle suuntaamiselle. Pataljoonien pääosien hyökkäykset suunnattiin salassa vastustajan kylkeen tai sivustaan. Hyökkäykset saavuttivat nopeasti menestystä ja tappiot olivat moninverroin pienemmät kuin 3. Laskuvarjopataljoonalla.

### Viimeiset taistelut

Suunnitelmien mukaan brittien olisi pitänyt jatkaa hyökkäystä heti seuraavana yönä. He lykkäsivät hyökkäystä kuitenkin vuorokaudella, koska 5. Jalkaväkiprikaati ei ollut ehtinyt tiedustella hyökkäysaluettaan riittävän hyvin. Odotusajan prikaatit käyttivät huollon valmisteluihin ja tiedusteluun. Prikaatien komentajat päättivät hyökätä niin, että 5. Jalkaväkiprikaati valtaisi Scots Guardsilla Mount Tumbledownin ja Gurkha-pataljoonalla Mount Williamin, ja 3. Merijalkaväkiprikaati valtaisi 2. Laskuvarjopataljoonalla Wireless Ridgen.<sup>253</sup>

Scots Guardsin komentajan päätös oli yksinkertainen, koska tavoitteeksi käsketty Mount Tumbledown oli muodoltaan sellainen että sinne voitaisiin hyökätä ainoastaan yhdestä suunnasta. Pääosien hyökkäystä edeltäisi muutaman kilometrin päässä tehtävä harhautus, jonka jälkeen tavoite otettaisiin haltuun kolmen komppanian peräkkäisellä hyökkäyksellä.<sup>254</sup>

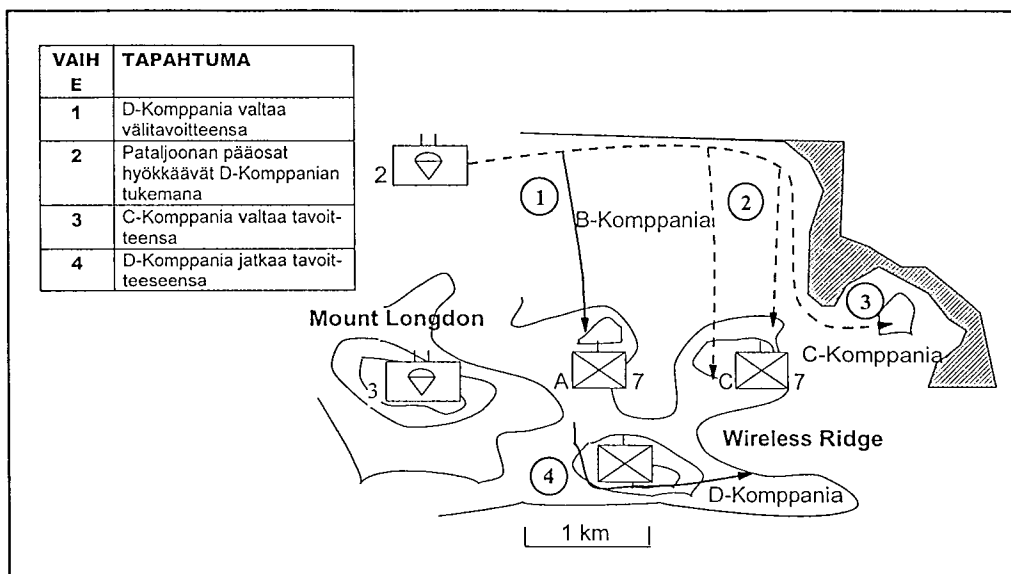
Harhautusosasto sai kosketuksen argentiinalaisiin, mutta kärsi lyhyessä ajassa 30 % tappiot ja joutui vetäytymään. Samanaikaisesti alkanut päähyökkäys saavutti menestystä karkikomppanian onnistuttua valtaamaan tavoitteensa helposti. Seuraavana hyökkäysvuorossa oleva komppania jatkoi etenemistä, mutta joutui kiivaan ja tarkan tulituksen kohteeksi. Komppania jäi kiinni taisteluihin useiksi tunneiksi kunnes yhden joukkueen kiertoliike ja tarkka tulivalmistelu mursivat argentiinalaisten puolustuksen.<sup>255</sup>

<sup>253</sup> Middlebrook: Task Force, s. 355 - 357.

<sup>254</sup> Washington, s. 36.

<sup>255</sup> Middlebrook: Task Force, s. 357 - 366. Ks. myös. Smith, Gordon: Battles of the Falklands War. Ian Allan Limited, Surrey 1989, s. 110.





Kuva 11. Wireless Ridgen taistelu.

Brittien menestyksen sinetöi Gurkha-pataljoona, joka valtasi Mount Williamin ilman taisteluja. Kun Stanleyn ja brittien välissä ei enää ollut merkittäviä puolustusasemia Sapper Hilliä lukuunottamatta, Menendez hyväksyi vastoin Galtierin käskyä aselevon, joka astui voimaan 14.6. noin kello 13.<sup>260</sup>

Scots Guardsin raskas taistelu Mount Tumbledownista osoitti sen, että normaaliin jalkaväkeenkin kuuluvien pataljoonien koulutustaso ja hyökkäyshenki oli erinomainen. Vaikka pataljoona ei kyennytäkään raskaaseen maastomarssiin kuten merijalkaväki- ja laskuvarjopataljoonat, se onnistui taistelussaan hyvin. Jos taistelu Mount Tumbledownista ratkaistiin lähitaistelussa, niin Wireless Ridge ratkaistiin massiivisella tuliylivoimalla. Voimakas tuli lamautti argentiinalaisten puolustuksen, eikä 2. Laskuvarjopataljoona sitoutunut samankaltaiseen kulutustaisteluun kuin Goose Greenissä.

Voitto tuli briteille kuitenkin melko kalliiksi. He menettivät sodassa 255 miestä kaatuneina ja 777 haavoittuneina<sup>261</sup>. Kaatuneista 82 menehtyi maasotatoimissa. Argentiinalaisten tappiot olivat noin kolminkertaiset: 655 kaatunutta, joista 239 sai surmansa maasotatoimi-

<sup>260</sup> Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 270 - 276. Ks. myös Bilton, Michael & Kosminsky, Peter: Speaking Out. André Deutch Limited, London 1987, s. 220.

<sup>261</sup> Meister, s. 173. Ks. myös Broyles, Thomas: A Comparative Analysis of the Medical Support in the Combat Operations in the Falklands Campaign and the Grenada Expedition. U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1987, s. 65. Broylesin Falklandin lääkitähuoltoa käsittelevän opinnäytetyön mukaan britit kärsivät 783 miehen tappiot haavoittuneina.

missa. Henkilöstötappioiden lisäksi argentiinalaiset menettivät kaiken saarille kuljettamansa sotavarustuksen.<sup>262</sup>

## 5.5 Johtaminen

### 5.5.1 Johtosuhteet

Pääministeri Thatcher perusti puolustusneuvoston sodan poliittista johtamista varten. Siihen kuuluivat hänen hallituksensa keskeisimmät ministerit, puolustushaarojen esikuntapäälliköt ja muutamia valtionhallinnon tärkeimpiä virkamiehiä<sup>263</sup>. Neuvosto ohjasi sotatoimien suunnittelua ja toteutusta, tiedottamista sekä koordinoi diplomaattiset neuvottelut<sup>264</sup>. Puolustusneuvoston alaisuudessa toimi puolustusministeriö, jonka sotilaallisia toimia johti amiraali Terence Lewin. Sen keskeisin tehtävä oli koordinoida asevoimien kokonaiskäyttö sodan päämääriä tukevaksi. Tämän puolustusneuvosto toteutti lähinnä resurssien jaolla.<sup>265</sup>

Sotatoimia varten britit perustivat TF 317:n, Taisteluosaston, jolle puolustusministeriö alisti tarpeellisen määrän eri puolustushaarojen joukkoja. Amiraali John Fieldhouse komensi Taisteluosastoa. Hänen apunaan oli esikunta, joka toimi koko sodan ajan kuninkaallisen laivaston operatiivisen johtokeskuksen tiloissa Northwoodissa lähellä Lontoota. Fieldhousen keskeisimpänä apulaisena oli kenraalimajuri Jeremy Moore, joka myöhemmin komensi Maihinnousuosastoa.<sup>266</sup>

Amiraali Fieldhousen johtoon kuului neljä osastoa:

- TF 317.8, Tukialusosasto, jota komensi kontra-amiraali John Woodward. Osaston tärkein iskuvoima muodostui kahdesta lentotukialuksesta.
- TF 317.0, Maihinnousaluesosasto, komentajana lippueamiraali Michael Clapp. Osasto koostui maihinnousaluksista ja brittiläisiltä varustamoilta pakko-otetuista aluksista. Osaston tehtävä oli kuljettaa maihinnousujoukot toiminta-alueelle, suunnitella ja toteuttaa maihinnousu sekä huoltaa maihinnousseet joukot.

<sup>262</sup> Middlebrook: The Fight for the Malvinas, s. 283.

<sup>263</sup> Oakley, s. 15. Puolustusneuvosto on käännetty englanninkielisestä sanasta War Cabinet. Sen kirjaimellinen käännös olisi sotahallitus, mutta koska puolustusneuvostoon kuului jäseniä, joilla ei ollut minkäänlaista äänioikeutta asioista päätettäessä kuvastaa termi puolustusneuvosto suomalaiselle lukijalle paremmin sen neuvoo-antavaa merkitystä.

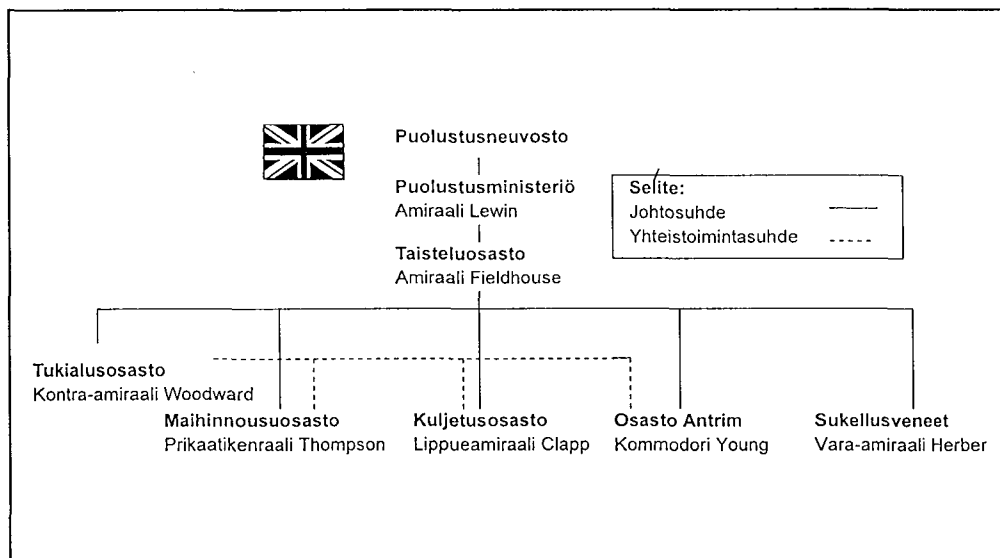
<sup>264</sup> Freedman & Gamba-Stonehouse, s. 126.

<sup>265</sup> Oakley, s. 15. Ks. myös Washington, s. 7. Huom. Isossa-Britanniassa puolustusministeriö vastaa samoista tehtävistä kuin puolustusministeriö ja pääesikunta Suomessa.

<sup>266</sup> Anno, Stephen ja Einspahr, William: Command and Control and Communications Lessons Learned: Iranian Rescue, Falklands Conflict, Grenada Invasion, Libya Raid. Air University, United States Air Force, Maxwell 1988, s. 24.

- TF 317.1, Maihinnousuosasto, osastoon kuului ensimmäisessä vaiheessa vahvennettu 3. Merijalkaväkiprikaati ja myöhemmin myös 5. Jalkaväkiprikaati. Osaston komentajana toimi toukokuun loppuun asti prikaatikenraali Julian Thompson. Myöhemmin, 5. Jalkaväkiprikaatin noustua maihin San Carlosiin, osaston komentajaksi nimitettiin kenraalimajuri Moore.
- TF 319.9, Osasto Antrim, osaston johtajana oli kommodori Brian Young tehtävänäanä vallata Etelä-Georgian saaret.

Kaikki eri osastot olivat suoraan amiraali Fieldhousen johdossa. Kontra-amiraali Woodward, joka oli virkaiältään vanhin sotatoimialueella oleva komentaja, määrättiin koordinoimaan eri osastojen toiminta, mutta hänellä ei ollut suoranaista käskyvaltaa näihin.<sup>267</sup>



Kuva 12. Brittien johtosuhteet Falklandin sodassa.

Suuri osa suunnittelua vaikeuttaneista ongelmista johtui epäselvistä johtosuhteista. Sotilasstrategisella tasolla johtosuhteet olivat varsin selvät, mutta siirryttäessä operatiivis-taktiselle tasolle epäselvyydet kasvoivat. Suurin ongelma lienee ollut se, ettei sotatoimialueelle ollut määrätty komentajaa, joka olisi määrätietoisesti johtanut kaikkia neljää osastoa. Amiraali Woodwardin määrääminen epämääräisesti "koordinaattoriksi" ilman todellista komentosuhdetta pikemminkin haittasi kuin paransi tilannetta etenkin, kun Woodwardin ja muiden osastojen komentajien välisissä henkilösuhteissa oli ongelmia.



### 5.5.2 Viestitoiminta

Sotatoimialueella olevat komentajat olivat yhteydessä Northwoodiin pääasiassa satelliittiyhteyksien kautta. Brittien oma Skynet-järjestelmä ei ollut vielä valmis. Tämän johdosta he tukeutuivat satelliittiyhteyksissä amerikkalaisten DSCS-järjestelmään. Kuninkaallisen laivaston aluksien lisäksi viestijoukot perustivat Maihinnousuosaston esikuntaan satelliittikeskuksen. Lisäksi ainakin SAS:lla oli oma satelliittiyhteys Britanniaan.<sup>268</sup> Varayhteyksinä käytettiin HF-yhteyksiä, mutta niiden käytössä oli ongelmia, koska britit olivat menettäneet Etelä-Afrikassa olleet HF-asemansa. Yhteyksien parantamiseksi britit perustivat miltei kolmekymmentä HF-tukiasemaa ympäri maailmaa, mutta salaamislaitteiden puute haittasi näiden käyttöä sodan loppuun saakka.<sup>269</sup>

Maihinnousuosaston komentajan johtamistoiminta perustui pääosin radioverkkoihin. Osalla komentajista oli käytössään telakuorma-autojen alustalle rakennettuja komentoajoneuvoja. Pataljoonien sisäiset yhteydet perustuivat Clansman-perheen VHF-radioihin. Ainostaan ilmatulenjohtajat käyttivät UHF-taajuuksia. Keskitysmarssien alkaessa viestijoukot perustivat rele-asemia pystyäkseen välittämään viestejä Stanleyn alueelle. Lähes kaikki viestiliikenne oli selväkielistä, mikä ei tuottanut suuria ongelmia, koska argentiinalaisten elektroninen sodankäynti oli varsin alkeellista.<sup>270</sup>

### 5.6 Kuninkaallisten ilmavoimien ja laivaston tuki maasotatoimille

Kuninkaallisen laivaston toiminta Falklandien alueella alkoi huhtikuun puolessa, jolloin britit aloittivat hyökkäyssukellusveneillään merisaarron. Miltei täydellisesti pitänyt saarto heikensi Falklandeilla olleiden argentiinalaisjoukkojen taistelukykyä merkittävästi. Argentiinalaisten merikuljetukset loppuivat saarron seurauksena lähes kokonaan, ja esimerkiksi 3. Prikaati jäi ilman raskasta kalustoaan.<sup>271</sup> Kuninkaallisen laivaston alukset muodostivat keskeisen osan maihinnousualueen ilmapuolustuksesta ampuen alas useita koneita<sup>272</sup>. Suojaaminen ei kuitenkaan sujunut ilman omia tappioita, vaan britit menettivät kolme

<sup>268</sup> Her Majesty's Stationary Office: Implementing the Lessons of the Falklands Campaign. HMSO, London 1987, kohta 268. HF-yhteyksistä ks. Myyrä, Jarmo: Elektronista sodankäyntiä Falklandeilla ja Libanonissa vuonna 1982. Tiede ja Ase, Helsinki 1983, s. 235.

<sup>269</sup> Anno & Einspahr, s. 27 -28. Anno väittää, ettei saarille ollut HF-yhteyttä ennen erityisjärjestelyitä. Tämä ei voi pitää paikaansa, sillä juuri HF-radioilla Falklandin viranomaiset olivat pitäneet yhteyttä emämaahansa ennen sotaa.

<sup>270</sup> Oakley, s. 96.

<sup>271</sup> Niskanen, s. 27. Kolmannen Prikaatin materiaalin osalta ks. Bijl, s. 35.

<sup>272</sup> Alusten tuottamia tappioita on ollut hyvin vaikea todentaa, koska argentiinalaiskoneiden rynnäköidessä San Carlosin alueelle ne joutuivat sekä maavoimien joukkojen että kuninkaallisen laivaston alusten ilmatorjuntatulen kohteeksi.

sota-alusta.<sup>273</sup> Tukialuksilta toimineet Sea Harrier-koneet olivat myös keskeisessä asemassa ilmanherruutta hankittaessa. Hävittäjätorjunnalla tuotettiinkin suurin osa argentiinalaisten konetappioista. Ilmapuolustuksen kannalta brittien suurin ongelma oli tutkavontakoneen puute, mikä johti siihen, että tutkahorisontin alla lentäneet argentiinalaiskoneet pääsivät usein yllätykseen.<sup>274</sup>

Laivatykistön tulella oli huomattava merkitys maasotatoimille. Kuninkaallinen laivasto aloitti jo toukokuun alussa miltei joka yö toistuvat tykistöyöksyt Stanleyyn läheisyyteen. Tykistöyöksyjen tarkoituksena oli tuhota vastustajan tykistö ja väsyttämällä puolustajaa heikentää sen taistelutahtoa.<sup>275</sup> Laivatykistö soveltuikin tehtävään hyvin kantamansa, tulinopeutensa ja tarkkuutensa vuoksi. Jälkeenpäin britit arvioivat, että yhden aluksen laivatykistön tulen teho vastasi kuusitykistä kenttätykistöpatteria.<sup>276</sup> Laivatykistön tulta johti 148. Tulenjohtopatterin partiot. Tykistöyöksyjen lisäksi laivatykistöllä tuettiin pataljoonien hyökkäyksiä maataisteluiden aikana. Esimerkiksi ratkaisutaisteluissa kukin pataljoona sai käyttöönsä yhden tai kahden aluksen laivatykistön tulen.<sup>277</sup>

Kuninkaallisen laivaston omien kuljetusalusten käytön painopiste oli sotatoimialueella. Ne kuljettivat suuren määrän materiaalia Teal Inlettiin ja Fitzroyhin perustettuihin huoltokeskuksiin mahdollistaen ratkaisutaisteluiden aloittamisen. Kuljetustukeen kuului myös laivaston helikoptereiden käyttö kuljetuksiin. Kymmenet Wessex- ja Sea King helikopterit lensivät tuhansia lentotunteja sodan aikana. Suurimmat rajoitukset niiden toiminnalle johtuivat käytössä olevien helikopterien määrästä sekä siitä, että ainoastaan neljä helikopteria oli varustettu pimeätoimintalaitteilla.<sup>278</sup> Omana pienenä yksityiskohtana kuninkaallisen laivaston tuesta voidaan vielä mainita onnistunut ja sopimusten mukainen sairaala-alusten käyttö.<sup>279</sup>

Laivaston suoranainen tuki maasotatoimille oli korvaamaton. Sota-alusten käyttö ilmatorjuntaan San Carlosin sillanpäässä mahdollisti Maihinnousuosaston toimintaedellytysten

<sup>273</sup> Uponneet alukset olivat HMS Ardent, HMS Coventry ja HMS Antelope. Ks. esim. Brown, David: *The Royal Navy and the Falklands War*. Arrow Books Limited, London 1989, s. 196 ja 217 - 226.

<sup>274</sup> Ks. esim. HMSO: *The Falklands Campaign: The Lessons*, s. 27 ja 45. Sivulla 45 luetaan brittien argentiinalaisille tuottamat konetappiot. Lukumääriin pitää suhtautua erittäin kriittisesti, koska selvitys tehtiin heti sodan jälkeen. Vrt. esim. Smith: *Battles of the Falklands War*, s. 119 - 123.

<sup>275</sup> Bailey, J.B.A: *Field Artillery and Firepower*. The Military Press, Oxford 1987, s. 258.

<sup>276</sup> Hyypä, Mikko: *Laivatykistön käyttö Falklandin sodassa*. Merisotakoulu, Helsinki 1990, s. 14.

<sup>277</sup> Scales: *Firepower in the Limited War*, s. 208 - 212 ja 218 - 220.

<sup>278</sup> Lentomääristä ks. esim. Grönroos, Ari: *Ilmatorjunnan ja ilmasuojelun vaikutus vastustajan ilma-aseeseen eräissä viimeaikaisissa sodissa*. Maanpuolustuskorkeakoulu, Yleisesikuntaupseerikurssi, Helsinki 1997, s. 27 - 28. Välttämättä maihinnousun jälkeen Maihinnousuosastolla ei ollut käytössään kuin 16 kuljetushelikopteria.

<sup>279</sup> Oakley, s. 111. Sairaala-alusten käytöstä ks. esim. Broyles, s. 67 - 68.

luomisen. Falklandin alueella toteutetut merikuljetukset olivat välttämättömiä, koska Maihinnousuosastolla itsellään ei ollut riittävää kuljetuskapasiteettia. Laivatykistön käyttö vastatykistötoimintaan ja häirintään oli järkevä ratkaisu. Argentiinalaiset eivät voineet ennen maalta laukaistavien Exocet-ohjusten tuloa saarille toimia juuri mitenkään brittiluk-sia vastaan. Briteille tyypillinen puolustushaarojen välinen kilpailu jatkui heti sodan jälkeen. Erityisesti Tukialusosaston komentajaa arvosteltiin siitä, ettei hän tukenut Kuljetus-alusosastoa ja Maihinnousuosastoa riittävästi Sea Harrier-koneillaan. Arvostelu ei tee oikeutta amiraali Woodwardille, koska hänellä ei ollut käytännössä muuta mahdollisuutta kuin toimia varovasti. Mikäli argentiinalaiset olisivat upottaneet edes toisen hänen tukialuk-sistaan, Taisteluosaston hävittäjätorjunnan teho olisi romahtanut. Tämä olisi ainakin hidastanut sotatoimia ja lisännyt paineita poliittisen ratkaisun tekemiseen.

Tukeutumisalueen puute Falklandin saarien lähellä johti siihen, etteivät kuninkaalliset ilmavoimat voineet tukea Taisteluosastoa kunnolla sen yrittäessä voittaa taistelu ilmanher-ruudesta. Tärkein tuki oli viisi Vulcan-pommittajilla tehtyä iskua. Ascensionin saarilta lähte-neiden pommittajien iskujen tavoitteena oli pommittaa Stanleyn kiitorata käyttökelvottomaksi ja tuhota argentiinalaisten valvontatutkat. Iskut onnistuivat kuitenkin vain osaksi.<sup>280</sup>

Kuninkaalliset ilmavoimat lennättivät sotatoimialueelle kaikkiaan 14 Harrier GR-3-rynnäk-kökonetta. Alunperin koneet modifioitiin toimimaan torjuntahävittäjinä, koska Tuki-alusosastossa oli ainoastaan parisenkymmentä Sea Harrieria. Modifiointi ei kuitenkaan onnistunut täysin, ja koneet lensivätkin pääosan 150 taistelulennostaan rynnäkkö-tehtävissä.<sup>281</sup> Koneet lensivät aluksi tukialuksilta, mutta kesäkuun alusta alkaen osa niistä toimi San Carlosiin rakennetusta tukikohdasta.<sup>282</sup>

Kuninkaallisten ilmavoimien kuljetuskoneet kuljettivat sodan aikana kaikkiaan noin 7 000 tonnia tarvikkeita ja 5 500 henkeä Ascensionille. Osa Hercules-koneista modifioitiin ilmatankkauskykyisiksi ja koneilla lennettiin useita täydennyslentoja Falklandin läheisyy-teen, missä kuljetettava rahti pudotettiin laskuvarjoilla mereen sota-aluksien läheisyyteen.<sup>283</sup> Ainoalla Atlantic Conveyorin tuhosta säilyneellä Chinook-kopterilla lienee

<sup>280</sup> Gething, Michael (toim.): *Black Buck Raids*, s. 64 - 65.

<sup>281</sup> Braybrook, Roy: *Air Aspects*, s. 60.

<sup>282</sup> Rawlings, John: *The History of the Royal Air Force*. Temple Press Aerospace, London 1984, s. 304 - 306.

<sup>283</sup> Armitage, Michael: *The Royal Air Force. An Illustrated History*. Arms and Armour Press, London 1996, s. 236. Ks. myös Rawlings, s. 307. Eräs sodan erikoisimmista "lähetyksistä" oli everstiluutnantti Chaundler, joka pudotettiin laskuvarjolla mereen korvaamaan Goose Greenissä kaatunut pataljoonan komentaja.

yksittäisenä koneena suurin merkitys maasotatoimien kannalta. Se kuljetti sodan aikana kaikkiaan 2 000 henkeä ja satoja tonneja materiaalia.<sup>284</sup>

Falklandin sota käytiin kuninkaallisten ilmavoimien kannalta erityisen vaikealla alueella, koska ilmavoimat oli menneinä vuosikymmeninä menettänyt ehkä vielä enemmän itsenäisestä operaatiokyvystään ja tukikohtaverkostostaan kuin laivasto. Kuninkaalliset ilmavoimat joutui improvisoimaan nopeasti voidakseen tukea sotatoimia edes jollain tavalla. Eräs esimerkki on useissa lähteissä kalliiksi ja tehottomiksi kritisoidut Vulcan-pommitukset. Britit modifioivat alunperin ydiniskuja varten rakennetut pommittajat varsin nopeasti. Vaikka Vulcan-pommituksilla ei onnistuttu tuhoamaan juuri mitään, ne vaikuttivat ainakin välillisesti sotatoimien kulkuun. Iskuilla britit osoittivat kykenevänsä iskemään tarvittaessa myös mantereella oleviin kohteisiin. Pommitukset saattoivat johtaa siihen, että argentiinalaiset varasivat ilmapuolustukseensa koneita, joita muuten olisi käytetty Falklandeilla.

## 5.7 Aselajien tuki

### 5.7.1 Epäsuora tuli

Kenttätykistö tuki kahdeksaa pataljoonaa yhteensä viidellä kenttätykistöpatterilla. Tämä ei ollut brittien tykistön käyttöperiaatteiden mukaista, koska yleensä britit pyrkivät varaamaan patterin kutakin pataljoonaa kohden.<sup>285</sup> Ensimmäiset kokemukset britit saivat kenttätykistön käytöstä Goose Greenin taistelussa, missä 2. Laskuvarjopataljoonan hyökkäystä tuettiin kolmella kanuunalla. Ampumatarvikkeiden vähyys - vain 300 laukausta tykkiä kohden - johti siihen, että hyökkäys hidastui ja brittien oli korvattava epäsuoran tulen vaikutus suora-ammuntatulella. Taistelun seurauksena britit varasivat ratkaisutaisteluihin vähintään yhden patterin hyökkäävää pataljoonaa kohden ja porrastivat 500 laukausta tykkiä kohden, mikä sekin loppui melkein kesken. Tykkimiehet eivät kenneet tarkkaan topografiseen ja ballistiseen ammunnanvalmisteluun, koska heidän oli pakko jättää laskimet, lennokit ja muu tykistön erityiskalusto kotimaahan kuljetustilan puutteen vuoksi. Tämä johti paluuseen toisen maailmansodan aikaisiin ampumamenetelmiin. Tulenjohtajien oli tarkistettava tulen osuvuus aina ennen vaikutusammuntoja. Tarkistusammunnoilla olikin erityisen suuri merkitys, koska tuliportaalla ei ollut käytössään sääsanomaa ja Falklandin saarille tyypilliset kovat tuulet saattoivat painaa ensimmäiset kranaatit yli kilometrin päähän maalista. Lisäksi hyökkäysten ajoittaminen pimeään aikaan oli haaste

<sup>284</sup>

Rawlings, s. 307.

<sup>285</sup>

Akhurst, Gerald: A Gunner's Tale. Field Artillery Journal, n:o 2/1984, s. 18.

tulenjohdolle, koska maalien paikantaminen vähän kiintopisteitä sisältävässä maastossa oli hankalaa.<sup>286</sup>

Tykistön merkitys korostui Falklandin sodassa, koska britit eivät kyenneet tukemaan maavoimiaan ilmavoimilla tai taisteluhelikoptereilla. Britit korjasivat Goose Greenissä havaitsemansa puutteet ennen ratkaisutaisteluiden alkua ja porrastivat tykistölle runsaasti ampumatarvikkeita. Ratkaisutaisteluissa tykistön merkitys olikin ratkaiseva. Sen tulen ansiosta argentiinalaisten puolustus murtui yleensä huomattavasti helpommin kuin Goose Greenissä.

### 5.7.2 Huolto

Falklandin sota oli huollon kannalta erittäin vaativa. Taisteluosaston perustamista vaikeuttivat pitkän huoltoetäisyyden lisäksi selkeiden päämäärien ja operatiivisen toiminta-ajatuksen puuttuminen. Taisteluosasto varustettiin varmuuden vuoksi kolmen kuukauden toimintaa varten, koska eräänä toimintavaihtoehtona oli pitkäkestoinen laivastosaarto. Merijalkaväkiprikaatille varattiin materiaalia 30 vuorokauden maataisteluja varten. Materiaalimäärä ei perustunut kulutusarvioihin vaan siihen, että juuri tämä määrä materiaalia oli valmiusvarastoituna NATO:n pohjoisen sivustan vahventamista varten.<sup>287</sup>

Taisteluosaston tarvitsema materiaali jouduttiin kuljettamaan maanteitse satamiin, koska kansallinen rautatieyhtiö ei kyennyt muuttamaan juna-aikataulujaan riittävän nopeasti.<sup>288</sup> Alukset lastattiin nopeasti, mutta vailla tarkkaa suunnitelmaa. Tämä aiheutti myöhemmin suuria vaikeuksia materiaalin käyttöönotossa, vaikka Ascensionin saarella kalustoa lastattiin uudelleen kymmenen päivän ajan.<sup>289</sup>

Purjehduksen alkuvaiheessa huoltojohdon, kuten operatiivisenkin johdon, oli suunniteltava toiminta puutteellisin perustein - jopa ilman tehtävää. Huollon suunnittelua purjehduksen alkuvaiheessa vaikeutti se, että prikaatin huoltopäällikkö ja komentaja purjehtivat eri aluksissa. Huollon yleisjärjestelyt päätettiin alustavasti Ascensionilla. Maihinnousseen prikaatin materiaalitäydennykset toteutettaisiin sillanpään läheisyydessä olevilta LSL-aluksilta, joilla olisi yhteensä neljän vuorokauden kulutusta vastaava määrä materiaalia. LSL-alusten purettua osan materiaalistaan ne noutaisivat täydennystä kauempana olevilta

<sup>286</sup> Scales: Firepower in the Falklands Campaign, s. 14 - 20.

<sup>287</sup> Adams, s. 44.

<sup>288</sup> Ridgeway, E: Ordnance Squadron, Commando Logistic Regiment, The Falklands Operation. RAOC-Gazette, N:o 8/1983, s. 298.

<sup>289</sup> Tustin, W: The Logistics of the Falkland War- Part II. The Army Quarterly and Defence Journal, N:o 4/1984, s. 408.

suurilta kuljetusaluksilta, joissa säilytettäisiin pääosaa materiaalista. Tilanteen ollessa rauhallinen suuret kuljetusalukset voisivat tulla myös suoraan sillanpään alueelle purkamaan lastinsa.<sup>290</sup>

Britit joutuivat muuttamaan huoltosuunnitelmiaan heti maihinnousun jälkeen argentiinalaisten kiivaiden ilmahyökkäysten vuoksi. Suuret kuljetusalukset vedettiin pois sillanpään alueelta ensimmäisen päivän jälkeen. Huoltojärjestelmällä oli ensimmäisten maihinnousua seuranneiden päivien aikana suuria ongelmia siirtää materiaalia aluksista maihin. Helikopterien puutteen ja ilmahyökkäyksien vuoksi suurin osa materiaalista kuljetettiin ponttooneilla ja kuljetusveneillä, mikä oli perin hidasta. Ratkaisutaisteluita varten perustettiin San Carlosissa olevan huoltokeskuksen lisäksi kaksi prikaatin huoltokeskusta Fitzroyhin ja Teal Inlettiin. Järjestely mahdollisti materiaalin siirrot näihin huoltokeskuksiin LSL-aluksin, joista ne jaettiin eteenpäin telakuorma-autoin tai helikopterein. Etenkin sotatoimien alussa merijalkaväkiprikaatin käytössä oli liian vähän helikoptereita, mikä osaltaan vaikutti ratkaisutaisteluiden viivästymiseen. Tilannetta pahensi se, että ampumatarvikkeita kului huomattavasti suunniteltua enemmän. Esimerkiksi 2. Laskuvarjopataljoona kulutti ampumatarvikkeita noin neljän vuorokauden kulutusta vastaavan määrän Goose Greenin taistelussa. Kuljetuskaluston puute heijastui myös vaivoin toimineeseen polttoainehuoltoon, mitä vaikeutti myös se, että merijalkaväkiprikaatin huoltorykmentti joutui toimimaan ilman Britanniaan jätettyä polttoainejoukkuetta.<sup>291</sup> Myös huoltojoukkojen vähäinen määrä aiheutti ongelmia. Merijalkaväkiprikaatin huoltorykmentti joutui toimimaan alusta alkaen suorituskykynsä ylärajoilla, koska prikaatia vahvennettiin yli kahdella pataljoonalla. Vahvennetun 5. Jalkaväkiprikaatin saapuminen sotatoimialueelle pahensi tilannetta entisestään, koska prikaatin kokoonpanosta puuttuivat huoltojoukot ja niiden tarvitsema erikoismateriaali lähes täysin.<sup>292</sup>

Brittien lääkintähuolto käsitteli sodan aikana noin 1 000 haavoittunutta<sup>293</sup>. Potilaiden hoito-  
ketju alkoi pataljoonien perustamilta joukkosidontapaikoilta, joissa täydennettiin yksittäisten sotilaiden ja lääkintämiesten antamaa ensiapua. Tämän jälkeen potilaat yleensä siirrettiin helikopterein Ajax Bayssä sijaitsevaan kenttäsairaalaan ja ratkaisutaisteluiden aikana myös prikaatien huoltokeskusten alueilla sijaitseviin sairausautoasemiin<sup>294</sup>. Ensia-

<sup>290</sup> Thompson, Julian: *The Lifeblood of War. Logistics in Armed Conflict*. Brassey's (UK), B.P.C.C Wheatons Ltd, Exeter 1991, s. 266.

<sup>291</sup> Tustin, *The Logistics of the Falklands War - Part II*, s. 401.

<sup>292</sup> Thompson, *The Lifeblood of War*, s. 266, 281- 282 ja 284. Ampumatarvikekulutusta arvioitaessa täytyy muistaa, että Goose Greenin taistelu oli kenties käydyistä taisteluista raskain ja vähäisimmällä tuella toteutettu.

<sup>293</sup> Tustin, *The Logistics of the Falklands War - Part II*, s. 399 - 400.

<sup>294</sup> Eri lääkintähuoltopaikkojen kääntäminen suomeksi on ollut hankalaa, koska käsitteistö on kirjavaa. Esimerkiksi Ajax Bayhin perustetusta lääkintähuoltopaikasta käytetään nimitystä lähteestä riippuen nimitystä "Field Hospital, Main Dressing Station tai Field Dressing Station".

vun täydentämisen jälkeen potilaat siirrettiin helikopterein sairaalalaiva SS Ugandalle<sup>295</sup>, joka toimi argentiinalaisille ilmoitetulla alueella. Sairaالاتasaisen hoidon jälkeen haavoittuneet siirrettiin kolmella pienemmällä sairaala-aluksella puolueettomaan Uruguaihin, mistä heidät lennätettiin Britanniaan.<sup>296</sup> Brittien lääkintähuolto onnistui tehtävässään hyvin. Suurimmat ongelmat olivat lääkintähuoltoon sopivien rakennusten puute ja helikopterien käytön huono koordinointi.<sup>297</sup>

Britit perustivat Ascensionin saarelle huoltotukikohdan, joka oli elintärkeä huollon kannalta. Noin puolessa välissä Brittein saaria ja Falklandejä olevalla saarella oli pitkä kuljetuskoneiden toiminnan mahdollistava kiitorata sekä erinomainen ankkurointialue. Tukikohdassa toimi kiireisimpään aikaan yli 1 000 brittiä<sup>298</sup>, kymmeniä kuljetuskoneita ja helikoptereita. Saari toimi sotatoimialueelle purjehtivien alusten täydennys- ja huoltopaikkana ja sen merkitystä kuljetusten solmukohtana kuvastaa hyvin saarilla toteutetut 2 500 kuljetuskoneen ja 10 600 helikopterin suoritukset.<sup>299</sup>

Britit joutuivat alusta alkaen improvisoimaan huoltojärjestelmäänsä. Nopeus, jolla Taisteluosasto ja 3. Merijalkaväkiprikaati perustettiin, oli hämmästyttävä, mutta se ei tapahtunut ilman haittavaikutuksia. Puutteelliset suunnitteluperusteet ja kiire johtivat alusten lastaamiseen ilman selkeää toiminta-ajatusta. Tämä johti myöhemmin aikataulujen viivästymiseen. Merijalkaväkiprikaatin iskukykyä pyrittiin nostamaan alistamalla sille taistelujoukkoja, mutta riittämättömän kuljetuskapasiteetin vuoksi huoltojoukkojen vahventaminen laiminlyötiin. Taistelujoukot olisivat voineet aloittaa maataistelut nopeamminkin, mutta alimitoitettu huoltojärjestelmä ei kyennyt luomaan toimintaedellytyksiä riittävän nopeasti. Erityisesti 5. Jalkaväkiprikaatin jättäminen ilman riittäviä huoltojoukkoja ja niiden tarvitsemaa erikoismateriaalia oli virhe. Todennäköisesti maavoimilla, jonka joukoista prikaati pääosin perustettiin, ei ollut selkää kuvaa sodan huollolle asettamista vaatimuksista. Ajan puutteesta nämä laiminlyönnit eivät voi johtua, koska 5. Jalkaväkiprikaati purjehti Brittein saarilta vasta yli kuukausi merijalkaväkiprikaatin jälkeen.

<sup>295</sup> Sairaala-alusten muutostöistä ja toiminnasta esim. Honkalahti, Pasi: Ottoalusten- ja vuokrattujen alusten antama tuki brittiläiselle taisteluosastolle Falklandin sodassa. Merisotakoulu, Kadettiosasto, Suomenlinna 1991, s. 14 - 17.

<sup>296</sup> Oakley, s. 36 - 37 ja 102 - 105.

<sup>297</sup> Tustin, The Logistics of the Falklands War - Part II, s. 399. Esimerkki evakuoitilentojen jatkuvasta improvisoinnista ks. Jolly, Rick: The Red and Green Life Machine. A Diary of the Falklands Field Hospital. Century Publishing Co.Ltd, London, s. 112 - 117.

<sup>298</sup> Gething, Michael (toim.): The Ascension Islands Base. Defence Special, November 1982, s. 70.

<sup>299</sup> Tustin, The Logistics of the Falklands War - Part I, s. 298 - 299.

### 5.7.3 Pioneeritoiminta

Brittien pioneeritoiminta Falklandeilla jakautui toiminnallisesti kahteen kokonaisuuteen. Osaa pioneerivoimasta käytettiin taistelujoukkojen tukemiseen ja osaa tukitoimiin selustassa. Tukitoimiin voidaan lukea myös pioneeriaselajin vastuulle kuulunut karttapalvelu.

Ensimmäiset kokemukset pioneerien käytöstä taistelussa saatiin Goose Greenissä, missä 2. Laskuvarjopataljoonaa vahvennettiin pioneerijoukkueella. Pataljoonan komentaja käytti pioneerijoukkuetta alistettuna ryhmittäin komppanioille tehtävään liikkien edistäminen sekä viholliselta vallatun kaluston tuhoaminen.<sup>300</sup> Kiivaiden taisteluiden aikana pioneerit eivät varsinaisesti raivanneet aukkoja argentiinalaisten miinoitteisiin, vaan tiedustelivat tarvittavat kiertotiet. Argentiinalaisten antauduttua pioneerit aloittivat välittömästi miinoitteiden ja räjähtämättömien ampumatarvikkeiden raivaukset. Taistelulla oli suuri merkitys pioneeritiedustelun kannalta, koska britit saivat tärkeitä tietoja argentiinalaisten suluttamis- ja linnoittamistekniikasta. Ennen ratkaisutaisteluita pioneerit osallistuivat aktiivisesti tiedusteluun tehtävään vastustajan miinoitteiden paikantaminen.<sup>301</sup> Usein miinoitteet kuitenkin löydettiin vasta jonkun astuttua miinaan, koska miinoitteita ei ollut merkitty. Ratkaisutaisteluiden aikana pioneerijoukkueet toimivat alistettuina pataljoonille tärkeimpinä tehtävinään etenemisreitien varrella olevien miinoitteiden tiedustelu sekä niiden merkitseminen ja raivaaminen.<sup>302</sup>

Pääosa rakennustoiminnasta keskittyi San Carlosin sillanpään alueelle. Ensimmäisiä tehtäviä olivat purku- ja lastausalueiden urien raivaaminen, linnoittaminen, johon oli käytössä vain muutamia työkoneita, sekä vedenottoaikkojen valmistelu. Tämän jälkeen alkoi Harrier-koneille tarkoitetun kiitoradan rakentaminen. Rata valmistui myöhässä, koska suuri osa kiitorataan tarvittavasta kalustosta menetettiin niitä kuljettaneen aluksen tuhouttua. Viivästyksistä huolimatta rata saatiin käyttöön kesäkuun alussa ja siltä pystyi toimimaan yhtäaikaaisesti neljä konetta.<sup>303</sup>

Pioneerijoukkojen toimialaan kuuluvalla karttapalvelulle sota oli suuri haaste, mutta se onnistui melko hyvin tehtävässään. Sodan alussa briteillä oli käytössä ainoastaan kuusikymmenluvulta peräisin olevia lehtiä, joissa ei ollut sotilaskoordinaatistoa. Ennen Maihinousuosaston lähtöä karttapalvelu sai kuitenkin valmistettua ensimmäiset kunnolliset

<sup>300</sup> Adkin, s. 159. Ks. myös Thompson: No Picnic, s. 86.

<sup>301</sup> Hill, John: Sappers in the Falklands. Military Engineer, Vol. 76, N:o 493/1984, s.164.

<sup>302</sup> Field, G: Operation Corporate - The Falkland Islands Campaign. The Royal Engineers Journal, N:o 4/1982, s. 235 - 236.

<sup>303</sup> Hill, s. 164 - 166.



karttasarjat<sup>304</sup>. Karttapalvelu tuotti sodan aikana kaikkiaan 700 000 lehteä sadoissa eri formaateissa. Kartat pyrittiin jakamaan joukoille niiden lähtiessä Britanniasta, ja täyden-nykset toimitettiin pääsääntöisesti Ascensionille, mistä toiminta-alueelle purjehtivat alukset kuljettivat ne sotatoimialueelle.<sup>305</sup>

#### 5.7.4 Ilmatorjunta

Maihinnousseiden prikaatien ilmatorjunnan rungon muodostivat Rapier-kohdeilmatorjunta-ohjuspatteri ja pataljoonien alueilla toimivat Blowpipe-lähi-ilmatorjuntaohjuspartiot. Lisäksi olennainen osa ilmasuojasta tuli kuninkaallisen laivaston aluksilta sekä eniten argentiinalaiskoneille tappioita tuottaneilta Sea Harrier-hävittäjiltä.<sup>306</sup>

Rapier-yksikköä käytettiin aluksi San Carlosissa sillanpään suojana. Järjestelmän käyttöönsaannissa oli ongelmia, koska lavetit olivat vaurioituneet merikuljetuksen aikana.<sup>307</sup> Maalitilanteet San Carlosissa olivat Rapier-patterille vaikeat. Argentiinalaiskoneet lähestyivät sillanpäästä yleensä erittäin matalalla, jonka vuoksi ohjuksia ei voitu ampua, koska ne olisivat saattaneet osua San Carlosin lahdella oleviin omiin aluksiin.<sup>308</sup> Ongelmalliseksi muodostui myös se, että kuninkaallisen laivaston alusten ja Rapier-yksikön valvontatutkat toimivat samalla taajuudella.<sup>309</sup> Osasyynä tulenkäytön ongelmiin oli myös puutteellinen ilmatorjunnan varoitus- ja johtamisjärjestelmä.<sup>310</sup> Ratkaisutaisteluiden aikana Rapier-patteri suojasi myös prikaatien huoltokeskuksia Teal Inlettissä ja Fitzroyssa.<sup>311</sup>

Blowpipe-partiot toimivat koko sodan ajan pataljooniin hajautettuina. Ohjusten käytöstä saatiin ristiriitaisia havaintoja. Toisaalta niillä pudotettiin useita koneita, mutta järjestelmä todettiin liian painavaksi ja hankalaksi käsitellä. Kevyempiä Stinger-ohjuksia oli käytössä ainoastaan SAS:lla, joka pudotti ainakin yhden argentiinalaiskoneen.<sup>312</sup>

<sup>304</sup> Apajakari, Timo: Falklandin taisteluiden huollosta ja karttapalvelusta. Sotilasaikakauslehti, N:o 10/1982, s. 845 - 846.

<sup>305</sup> Himbury, J: Operation Corporate - The Military Survey Involvement. The Royal Engineers Journal, N:o 4/1982, s. 218 - 224. On mahdollista, että osa kartoista kuljetettiin sotatoimialueelle kuljetuskonein, ja pudotettiin laskuvarjoin Taisteluosastolle.

<sup>306</sup> Ks. esim. HMSO: The Falklands Campaign: The Lessons, s. 20 - 22. Tietoihin eri järjestelmien argentiinalaisille tuottamiin tappioihin täytyy suhtautua erittäin kriittisesti.

<sup>307</sup> Grönroos, s. 43.

<sup>308</sup> Moore, Brian: The Falklands War: The Air Defence Role. Air Defence Artillery, Winter 1983, s. 19.

<sup>309</sup> Bielefield, s. 21.

<sup>310</sup> Grönroos, s. 40 - 41.

<sup>311</sup> Lahtiperä, Raimo: Ilmatorjunta Falklandeilla ja Libanonissa 1982. Ilmatorjunta-upseeriyhdistys, Hyrylä 1984, s. 59 - 60.

<sup>312</sup> Grönroos, s. 39. Vrt. Geraghty, Tony: Who Dares Wins. Warner Books, London 1994, s. 138. Grönroosin mukaan SAS:n käytössä oli kaikkiaan kahdeksan Stinger-ampumalaitetta. Luku tuntuu suurelta, etenkin kun laitteen käyttöön oli koulutettu ainoastaan yksi SAS:n sotilas.

Ilmatorjunnan merkitys sotatoimien onnistumiselle oli huomattava, koska ilmavoimat oli ainoa komponentti, jolla argentiinalaiset kykenivät vaikuttamaan San Carlosin sillanpäähän. Vajaan viikon kestäneissä taisteluissa brittien ilmapuolustus onnistui tuottamaan vastustajalleen kestäättömät tappiot. Tämä johti siihen, että Argentiinan ilmavoimat eivät voineet tukea saarilla olevia joukkojaan ratkaisutaisteluiden aikana.

## 5.8 Operaatiotaito ja taktiikka

Falklandin sodassa ei esiintynyt operaatiotaidollisesti tai taktisesti mitään uutta. Vanhat käsitykset menestyksellisestä sodankäynnistä vain vahvistuivat. Voimakaskin puolustaja on lyötävissä ammattitaitoisella, aggressiivisellä ja aktiivisella joukolla.

Britit onnistuivat kauttaaltaan arvioimaan vastustajansa ja omat toimintamahdollisuutensa paremmin. Maihinnousua edeltänyt arvio vastustajan ryhmityksestä ja toiminnasta osui täysin oikeaan. Britit arvioivat mahdollisuutensa nousta maihin argentiinalaisten puolustamaan Stanleyhin järkevästi. Sen sijaan Menendez oli koko sodan ajan saamansa koulutuksen vanki ja uskoi sodan loppuun asti brittien nousevan maihin Stanleyyn alueelle ryhmittäen yli kolmanneksen joukoistaan väärään suuntaan. Tämän lisäksi hän arvioi väärin brittien kyvyn edetä maastoitse rinnastaessaan brittijoukkojen suorituskyyvyn omien joukkojensa suorituskyyvyn.

Menendez arvioi joukkojensa suorituskyyvyn heikoksi. Seurauksena oli aktiivisen vastatoiminnan laiminlyönti, mikä toistui kaikissa argentiinalaisten johtoportaisissa. Pieninkin joukoin tehdyt vastaiskut ja aktiivinen tulenkäyttö puolustusasemien ulkopuolella olisivat ainakin hidastaneet brittien etenemistä, koska he toimivat aivan suorituskyyvynsä ylärajoilla. Argentiinalaisilta johtajilta vaikuttaakin puuttuneen kyky tehdä rohkeita tai jopa uhkarohkeita päätöksiä, joilla saavutetaan usein menestystä tai ainakin saatetaan vastustaja tilapäisesti sekaannukseen. Brittien komentajat toimivat aktiivisesti ja aloitteellisesti koko sotatoimien ajan. He aloittivat tiedustelun ja vastustajan kuluttamisen tykistöllä heti joukkojen päästyä Stanleytä ympäröiville harjanteille. Kun vastustajan heikot kohdat oli löydetty, britit pyrkivät iskemään niihin nopeasti. Tätä osoittaa 3. Merijalkaväkiprikaatin komentajan halu aloittaa ratkaisutaistelut heti, kun hänellä oli mielestään riittävät tiedot vihollisesta.

Saarilla vallinneet olosuhteet muodostuivat nopeasti argentiinalaisten vihollisiksi. Heiltä puuttui kokemus ja kyky toimia ankarissa olosuhteissa. Argentiinalaiskomentajat eivät osanneet käyttää maastoa tehokkaasti hyväkseen. Tehokkailla sulutteilla ja estetöillä

puolustusasemien edessä olisi puolustaja onnistunut sitomaan britit hitaisiin hyökkäyksiin avoimessa maastossa. Sen sijaan britit käyttivät tehokkaasti pimeyttä hyväkseen. Joukkojen siirrot ja pataljoonien hyökkäykset toteutettiin pääosin pimeässä.

Britit pyrkivät aktiivisesti yllätykseen. Maihinnousu San Carlosiin oli argentiinalaisille operatiivinen yllätys, jota vastaan argentiinalaiset eivät kyenneet toimimaan kuin ilmavoimillaan. Ratkaisutaisteluiden aikana britit pyrkivät yllätykseen hyökkäämällä pimeällä ja useassa tapauksessa vastustajansa kylkeen. Argentiinalaiset eivät passiivisuudellaan onnistuneet pääsemään yhteenkään sellaiseen yllätykseen, johon brittien olisi täytynyt reagoida joukkojen käytöllä.

Eräs Falklandin sodan myyteistä oli väitteet brittien kyvystä voittaa itseään huomattavasti lukuisammat argentiinalaiset. Miltei kaikissa käydyissä taisteluissa britit muodostivat ylivoiman joko joukoilla tai tulella. Ainoastaan Goose Greenissä argentiinalaisia oli enemmän kuin hyökkääjiä. Sielläkin heidän joukkonsa oli ryhmitetty laajalle alueelle ja se oli suhteetoman heikosti varustettu. Menendez ymmärsi, että sota saarista ratkaistaan taisteluissa Stanleyn omistuksesta. Hänen päätöstään ryhmittää kaksi rykmenttiä kokonaan toiselle saarelle, Länsi-Falklandille, on vaikea ymmärtää muuna kuin voimannäyttönä. Ratkaisutaisteluiden aikana brittien annettiin rauhassa muodostaa paikallinen ylivoima pataljoonien hyökkäyksiä varten. Aktiivisilla, riittävän suurilla joukkoja sisältävillä vastahyökkäyksillä olisivat argentiinalaiset voineet saavuttaa alueellisen ylivoiman ja ainakin osavoiton.

Merkittävä syy brittien yöhyökkäysten onnistumiseen oli niiden yksinkertaisuus. Prikaatien komentajat antoivat pataljoonille selkeät vastualueet ja tavoitteet eivätkä puuttuneet alaistensa tapaan toteuttaa annettu tehtävä. Pataljoonien hyökkäyksistä oli Goose Greenin taistelu liikesuunnitelmaltaan monimutkaisin ja se miltei epäonnistui. Suunnitelma perustui komppanioiden siirtämiseen taisteluun vuorotellen toistensa ryhmitysten läpi. Hyökkäysalueen ollessa melko laaja argentiinalaisia joukkoja jäi brittien hyökkäysalueen selustaan. Tämän seurauksena kärkikomppanioiden takana edenneet yksiköt sitoutuivat taisteluihin ennenkuin oli tarkoitus ja liike lakkasi. Kaikissa pataljoonien hyökkäyksissä Stanleyä ympäröivillä harjannealueilla toistui yksinkertainen ratkaisu. Komppaniat siirtyivät pimeään turvin lähtöasemaan, jonka jälkeen ne hyökkäsivät suoraviivaisesti vastustajan aseisiin tulitukiosaston tukiessa sivulta.

Goose Greenin taistelun jälkeen brittien esikunnat arvioivat kriittisesti taistelun kulun ja pyrkivät ottamaan oppia tehdyistä virheistä. Ratkaisutaisteluissa pataljoonien käyttöön

pyrittiinkin järjestämään mahdollisimman paljon tulta. Osasy 2. Laskuvarjopataljoonan suuriin tappioihin Goose Greenissä oli sen sitoutuminen taisteluihin valoisaan aikaan. Ratkaisutaisteluiden aikana pataljoonien hyökkäykset alkoivat miltei heti pimeän tultua, mikä mahdollisti koko pimeän ajan hyväksikäytön. Innovaatiokykyä osoittaa myös panssarintorjunta-aseiden monipuolinen käyttö linnoitteita vastaan. Argentiinalaisten oli huomattavasti vaikeampi kehittää toimintatapojaan, koska he eivät saaneet selkeitä havaintoja Goose Greenin taistelusta siellä taistelleiden joukkojen jouduttua brittien vangeiksi.

## **SUMMARY**

### **THE FALKLANDS WAR - THE BRITISH SEA LIFT AND LAND OPERATIONS**

The sovereignty of the Falkland Islands has been disputed ever since the islands were found in 16th century. It was the main reason for the war between Argentina and Great Britain in the spring of 1982. Both of the countries claimed possession of the islands. The British government justified its cause by claiming that the islands had been in British possession continuously since 1833 and the population wanted to remain citizens of Great Britain. On the other hand, the Argentine government pointed out that initially the British had taken the islands by force. Despite several attempts since 1960's the negotiations always ended without agreement. When the Military Junta headed by General Leopoldo Galtieri grasped power in 1981, resolving the Falklands - Malvinas dispute became one of its main objectives. The Junta had its own reasons for doing this. It could expect that the return of the islands would unify the Argentine people after many years of internal problems such as high inflation, "dirty war" against left-wing supporters and mounting unemployment rate.

The British defence and naval policy did indirectly encourage Argentina's decision to invade the Falklands. Reductions within the Royal Navy and the strong integration into NATO's naval doctrine had reduced Britain's capability to operate independently outside NATO's area of operations. Furthermore Britain's passive foreign policy over the Falklands, the planned withdrawal of the naval presence in the South Atlantic and the reluctance to negotiate over the matter offered Argentina a good excuse to use military power to solve the Malvinas - Falklands case.

The conflict escalated gradually. The Argentine operation included several elements before the actual invasion, such as propaganda and a fleet exercise which were all part of diversion. The other purpose of these actions was to test Britain's reaction, which proved to be quite uninformative. As a consequence, the Junta gave an invasion order. Soon after the invasion it became clear that the Junta had made three major errors in its strategic appreciation. The United States and the United Nations did not support Argentina's case. On the contrary, the Security Council demanded Argentina's immediate withdrawal and the United States, after trying to mediate a peaceful solution between the opponents, supported its most loyal ally, Great Britain. But the greatest miscalculation concerned the British reaction which after all turned out to be quite determined. Even though the Argen-

tine invasion was a strategic surprise and any military action would have included obvious problems and dangers, the British Prime Minister Margaret Thatcher did not hesitate. Only a few days after the Argentine invasion, the main elements of the Task Force sailed from Britain and the Mediterranean.

Argentina invaded the Falklands on 2 April 1982. In the first phase a special forces unit was landed in the islands with a mission to neutralize the small British garrison and to capture the Governor. This was followed by the landing of a marine battalion. The British garrison was vastly outnumbered and after a short fire fight the British marines surrendered. The British decision to send a Task Force in to the South Atlantic caused disorder within Argentine military. Mobilisation and deployment of forces to the Falklands was improvised and even chaotic. When the British forces landed in San Carlos in the middle of June, the Argentine forces comprised of some 13 000 troops in three infantry brigades and a marine battalion with supporting elements from other arms. The Argentine forces were fairly adequately armed but a lack of training, inadequate logistic support and problems in command and control decreased their battle capability. One of the main reasons for the logistic problems was the sea blockade established by the British with their nuclear submarines only two weeks after the invasion on 12 April 1982. The Argentine Navy was not able to transport all the heavy equipment or supplies for the army units into the Falklands. The construction materiel which could have enabled the Argentines to extend the only runway of the Stanley airport for high performance aircraft never arrived. The most capable Argentine Air Force and Navy Air Arm units had to operate from the mainland at the limits of their range during the whole war.

From the beginning of the crisis it was clear that the Royal Navy did not have the capability to transport the British land forces and sustain them. Britain had to recreate its strategic sea lift capability within few weeks by taking commercial ships up from trade. During the war some 49 ships, varying from the 67 000 ton passenger liner the QE 2 to 700 ton tugs were taken up from trade. All the ships taken up from trade underwent some conversions. The most usual conversions included adding helicopter decks, fuel tanks, radio and communication equipment, replenishment gear and accommodation space. The successful introduction of civilian ships to military service was a precondition for any ground operations.

The British land element consisted of two brigades. Reinforced 3rd Commando Brigade Royal Marines was the initial ground element that sailed from Britain in April, participated

in the landings in 21 May and took part in almost all the major actions during the war. The brigade was a balanced force with adequate equipment and high level of professionalism. The second brigade - 5th Infantry Brigade - arrived to the area of operations in the beginning of June. It did not meet the demands of warfare in almost semiarctic conditions. Most of the soldiers were trained in armoured warfare in Central Europe and were not in sufficient physical condition. The brigade lacked necessary logistic and support elements. Later this proved to be one of the reasons for the delay of the final battles.

Initially the Task Force sailed to the South Atlantic in several groups depending on the speed and availability of ships. By mid-April the command structure was established. All the forces allocated into operation Corporate were under the command of Admiral Sir John Fieldhouse, whose Headquarters was near London in Northwood. The forces available were divided into five Task Groups (CTG):

- CTG 317.8, the Carrier Group commanded by Rear Admiral John Woodward. The main strike element of the group were the two aircraft carriers.
- CTG 317.0, the Amphibious Group commanded by Commodore Michael Clapp consisted of the amphibious ships and the ships taken up from trade. The task of the group was to plan and execute the amphibious landing and sustain the troops ashore.
- CTG 317.1, the Landing Force consisted initially of the reinforced 3rd Commando Brigade and from the beginning of June also of the reinforced 5th Infantry Brigade. The force was commanded by Brigadier Julian Thompson until arrival of 5th Infantry Brigade and after that by Major General Jeremy Moore.
- CTG 317.9, the South Georgia Group was formed to recapture South Georgia. The forces allocated to the group were reassigned after South Georgia was captured. The group was commanded by Captain (N) Brian Young.
- CTG 324.3, the Submarine Group. The submarines operating in the South Atlantic were kept under the command of Flag Officer Submarines, Vice Admiral Peter Herbert.

While the elements of the Task Force were sailing towards the future area of operations, the commander of the Task Force introduced his phased plan to regain the Falklands:

- 1 Sea blockade around the Falkland Islands which had commenced on 12 April.
- 2 Repossession of South Georgia.
- 3 Gaining of sea and air supremacy.
- 4 Repossession of the islands.

South Georgia was captured by the Task Group 317.9. The group consisted of three warships, two tankers and 250 Royal Marine and SAS troopers. The operation almost turned out to be a catastrophe as the Task Group lost transport helicopters while retrieving their SAS reconnaissance patrols from the glaciers of South Georgia. After some exciting moments which included threat from the Argentine submarines and some actual damage to one of them, the Task Group forced the Argentines to surrender at Grytviken without fighting or casualties on 25 April 1982.

The third phase of the operation - battle for sea and air supremacy - commenced on 1 May 1982 when the Carrier Group started air attacks against several targets in the Falklands. In co-ordination the Royal Air Force launched a bombing mission from Ascension with a Vulcan bomber that tried to damage the single runway of the Stanley airport. Despite several Task Force Harrier missions and RAF Vulcan missions, the Stanley airport was operating until the very last day of the war but the Argentine Air Force was never able to deploy high performance jet fighters there. During the first days of May, the Argentine Air Force flew several missions against the Task Force but as no obvious success was achieved it disengaged from combat only to come back even more vigorously when the British landed in San Carlos. Air supremacy was not achieved before the landing.

The British won battle for sea supremacy with a single blow. In order to destroy the British Carrier Group the Argentine Navy started an operation and approached the British Carrier Group from three directions. The Task Group operating in the south sailed in vicinity of the Total Exclusion Zone, not realising that it was under constant surveillance of the British nuclear attack submarine HMS Conqueror. The Group posed a threat to the Carrier Group and in order to remove it the commander of the British Carrier Group applied for permission from Britain to engage it. After the permission was granted HMS Conqueror sunk the cruiser General Belgrano, flagship of the Argentine Task group. It is still being debated whether sinking the Belgrano was necessary or not, but nevertheless it neutralised the Argentine Navy by forcing it to remain at port for the rest of the war. From a military point of view, the sinking was an outstanding success. Day after the Belgrano was sunk, the Argentine Navy Air Arm used successfully its most lethal combination - Super Etendard aircraft and Exocet anti- ship missile. In a well-planned mission two Argentine aircraft penetrated the British radar coverage and sunk a class 42 destroyer HMS Sheffield in picket duty. The Exocets proved to be a dilemma that the British were not able to solve efficiently. One of the British countermeasures was to hold their aircraft carriers quite far



away from the islands. The decision weakened the Carrier Group's possibilities to support the landing and battles on the ground.

While the Carrier Group was fighting to gain sea and air supremacy the Amphibious Group was sailing towards the Falklands. After a hectic preparation period at the island of Ascension in midway between Britain and the Falklands, the group headed south while the planning teams produced options for the landing site. One of the determining factors in deciding the site was the amount and quality of the ships available. The Task Force did not have the capability to land directly to Stanley which was both the military and political centre of gravity. San Carlos was chosen as a landing site, though not unanimously as it was opposed especially by the Army Staff because it was virtually free of Argentine deployment. The basic idea of the British planners was to make an unopposed landing and avoid casualties, secure the bridgehead and establish logistic base which would form the stepping stone for the ground operations.

The landing took place on 21 May 1982 and it was a success despite some problems with co-ordinating the reconnaissance, the timing of the landing waves and the control of landing units. The landing did include elements typical for successful amphibious operations, such as diversion, the use of special forces and the maintenance of secrecy. The place and timing of the operation Sutton (codename for the landing) surprised Brigadier Mario Menendez, commander of the Argentine forces in the Falklands. Menendez expected the British to land directly in Stanley or in vicinity of it. The Argentine forces in the Falklands were not able to react in any other way than calling air strikes from the mainland. The Argentine Air Force and Navy Air Arm attacked the British ships furiously during the week following the landing. The attacks were pressed home with professionalism and courage, but there was a profound error in targeting. Instead of attacking the troop carriers or transport ships, the Argentine pilots concentrated their efforts mainly against British warships. Even though they were able to sink three British warships and slow down the flow of materiel into the bridgehead, the British were able to secure their position and create a logistic base for ground operations. At the same time the Argentine Air Force suffered devastating losses against the British layered air defence and gradually lost its capability as an efficient fighting force.

The Argentine air strikes also had an effect on ground operations. Originally Brigadier Thompson, commander of the 3rd Commando Brigade, had a mission to secure the bridgehead and create favourable conditions to start ground operations. The battle for

Stanley would commence only after the 5th Infantry Brigade had arrived in the beginning of June. When the Royal Navy losses increased, the War Council became impatient and on 25 May the commander of the Task Force ordered Thompson to attack Goose Green and start operations aiming to encircle Stanley immediately. The order could not have arrived at any worse time. On the same day Brigadier Thompson learned that the airlift capability he had counted on was lost when the British transport ship *Atlantic Conveyor* carrying heavy and medium transport helicopters was sunk in the Argentine *Exocet* strike. This did not leave Thompson any other option but to start concentration marches on foot. He ordered the 2nd Parachute Battalion to attack Goose Green while the 3rd Parachute Battalion and the 45th Commando would march through the roadless terrain to the hills surrounding Stanley, the 42nd Commando and the artillery batteries would be airlifted and the 40th Commando would stay at San Carlos as reserve.

The 2nd Parachute Battalion attacked Goose Green early on 28 May and it was able to capture its objective 36 hours later after heavy fighting. Because of inadequate information on the enemy the battalion commander made an overoptimistic decision, which in combination with weak fire support, wore down the initial attack. Only after furious close combat in which the commander himself was killed and innovative use of anti-tank weapons the British were able to penetrate the Argentine stronghold at Darwin Hill and encircle the defenders to the village of Goose Green. From an operational point of view the attack was unnecessary. A small blocking force and artillery strikes from the Royal Navy ships would have gradually subdued the Argentine garrison. The victory was vital for the British politicians who were now able to ensure the public that the British were winning despite the mounting ship losses.

When Major General Moore took command of the ground operations on 30 May, the general situation was quite favourable to the British. Two battalions were reaching their objectives around Stanley after exhaustive marches and one battalion was being deployed by helicopters. General Moore also had quite a good picture of the enemy forces as the special forces patrols were operating in vicinity of Stanley. The biggest problem was the lack of transport helicopters. Over 80 *Sea King* flights were needed to airlift a single gun battery with ammunition to a new firing position. Initially General Moore had planned to concentrate both brigades by air but as the commando brigade had already started deployment, it had to be supported by all available helicopters. It soon became evident that the only way to concentrate the newly arrived 5th Infantry Brigade was by sea. Only the Gurkhas were able to endure long marches on foot. When the commander of the 5th

Infantry Brigade unexpectedly opened a new front in a bold operation at Fitzroy, new movement plans had to be developed rapidly. The hastily planned sealifts ended up being a tragedy. Problems in command and control, wrong timing, and arrogance destroyed the Welsh Guards as a fighting unit in a well executed Argentine air strike against British transport ships on 8 June.

The attacks against Stanley started on 11 June 1982. General Moore had two options on how to defeat the Argentine Forces deployed on the hills around Stanley. He could either choose to attack on the narrow front along the track from Fitzroy to Stanley or to attack on the wider front tying the enemy to battle on several hills simultaneously. He chose the latter option when it was found out that the Argentine centre of gravity was along the route from Fitzroy. General Moore decided to defeat the enemy in a three phase operation:

- In the first phase, the 3rd Commando Brigade would capture the hills of Mount Longdon, Two Sisters and Mount Harriet the night between 11 - 12 May.
- In the second phase, during next night, the elements of the both brigades would capture Wireless Ridge, Mount Tumbledown and Mount William .
- In the final phase the Sapper Hill - the last hill before Stanley - would be captured.

The attacks would be supported by five artillery batteries. The Royal Navy ships would provide accurate fire support and the capability for close air support had enhanced when sappers had constructed a runway for Harriers at San Carlos.

The first phase was carried out according to plan. In three sequential battalion attacks the three hills were captured and elements of two Argentine regiments were defeated. General Moore had to delay the second phase of the operation because the 5th Infantry Brigade needed an extra day for reconnaissance. The attacks re-commenced on 13 May and again the Argentine forces were defeated. In order to avoid unnecessary fighting which would not have changed the outcome Brigadier Menendez and the Argentine forces surrendered. The war cost Britain some 255 men as dead and 777 were wounded. The Argentine casualties were almost three times larger, 655 dead.

The Royal Navy had a major influence on the conduct of the ground operations. In addition to moving all the forces and supplies to the war zone, the Royal Navy supported the ground operations by many other means. Royal Navy destroyers and frigates initiated

a bombing campaign in the beginning of May. Almost every night a ship or two sailed into vicinity of Stanley and bombarded the Argentine positions. The ship gunnery proved to be accurate and it partly compensated for the lack of conventional long range artillery. The Royal Navy transport ships were also invaluable in logistics. The two forward logistics bases at Teal Inlet and Fitzroy were established and maintained by Royal Navy vessels. As a detail one should also mention the very successful use of hospital ships which operated under the Red Cross flag but were manned mainly by the Royal Navy personnel.

The lack of bases near the area of operations prevented the Royal Air Force from participating in the battle for air supremacy. The five bombing missions conducted by hastily converted Vulcan bombers did not phase out the Stanley airport. The most important support was the provision of Harrier planes to the Task Force and the transportation of personnel and cargo between Ascension and Britain.

The ground operations were supported by five artillery batteries. The battle for Goose Green taught the British an invaluable lesson. The 2nd Parachute Battalion was supported only by three light guns each with some 300 rounds of ammunition. It was not enough and as a consequence, the attack stalled and casualties began to mount. During the final battles all the attacking battalions were supported by at least one artillery battery with some 500 rounds reserved for each gun. The lack of cargo space forced the artillerymen to leave most of the advanced equipment in Britain. This in addition to difficult meteorological conditions, featureless terrain and darkness necessitated a return to old shooting methods. All the targets had to be adjusted before firing for effect which caused delays and prevented surprise. Despite these problems the field artillery played a vital role as it also had to compensate for the lack of close air support.

The circumstances and distance from the mainland set a special challenge for the British logistic system. Initially the Landing Force was supplied with materiel sufficient for 30 days of operations which was stockpiled for the reinforcement of NATO's northern flank. The materiel was transported to ports and loaded amazingly fast, but because of the speed and lack of operational concept a lot of materiel was stowed inappropriately. Despite massive restowing in Ascension, there was trouble issuing the right materiel after the landing. The original logistic concept was based on supplying troops ashore from two LSL-ships in the bridgehead which in turn would replenish from larger vessels further away. Because of the the resolute Argentine air strikes the concept had to be changed during the first day in the bridgehead. The Logistic Regiment had to establish a logistic

base ashore and large vessels had to withdraw even before they were able to unload materiel. Transportation of materiel to the bridgehead became possible only in the cover of darkness. When the brigades were deployed on the hills surrounding Stanley, two brigade logistic bases were established to Teal Inlet and Fitzroy. Materiel to the bases was transported on LSL-ships and from there to the brigades either by helicopters or by all-terrain vehicles. The logistic system performed very well but the lack of helicopters, undermanned logistic units and mounted ammunition expenditure were amongst the reasons that delayed the final battles.

The Engineering units had two main missions. The units belonging to battalions were used to locate the Argentine minefields before attacks and to support the movement during the attacks. Usually time-consuming mine clearance was avoided and a detour was sought. Unfortunately many minefields were spotted only when somebody stepped on a mine as the minefields were not marked. Most of the construction work concentrated on the bridgehead. First tasks included road construction, preparation of water points and fortification of storehouses. After the initial buildup, engineers commenced the construction of a runway for Harriers. The destruction of Atlantic Conveyor delayed the construction because most of the materiel was lost, but the airbase was operational from the beginning of June.

The air defence was based on several systems. Most of the portable Blowpipe systems were deployed in patrols scattered in battalions. Several enemy aircraft were downed by Blowpipe but the system proved to be cumbersome and difficult to handle. Initially the Rapier battery was deployed around the bridgehead. The system did not quite meet expectations because the long sea voyage had damaged several launchers. Lack of an efficient early warning system combined with the very low approach of the Argentine aircraft made target acquisition very difficult. It was the Royal Navy vessels in combination with Sea Harriers that downed most of the Argentine aircraft. As offensive action against the Argentine bases was not possible, the air defence played a vital role. During the week after the landing the British air defence succeeded in winning air supremacy by attrition but it paid a heavy price: three warships were sunk while they were protecting the bridgehead.

In the ground war the Falklands did not introduce anything especially new in tactics or operational art. The British commanders were able to appreciate both their own and the Argentine assets better than their counterparts. The British estimate of the Argentine deployment and capability to operate outside Stanley was very accurate. Brigadier Menen-

dez believed until the very end that the British would land in Stanley and he deployed almost one third of his forces to the wrong direction. He also made a mistake when estimating the British capability to march through trackless terrain.

Brigadier Menendez considered performance of his own conscript-based forces to be fairly low. This probably caused a sort of defeatism within all levels of command. Active countermeasures, such as aggressive patrolling and counter attacks, were forgotten. Even small counter attacks against the British who were operating at the edge of their performance would have at least slowed down the advance. On the contrary, the British commanders had active and innovative attitude. When the British reached the hills outside Stanley, active patrolling and harassing fires by artillery were commenced immediately.

Soon after the invasion the terrain and climate became an enemy for the Argentine forces. Constant wind and rain combined with boredom caused by negligence of active training and fortifying deteriorated the Argentine combat capability. The British used the environment much better to their advantage. The amphibious landing, most of the attacks and movements were done in the protection of darkness. Twice the British diverged from this - at Goose Green and at Fitzroy - and suffered serious casualties as a result.

The British sought surprise at all levels. The landing to San Carlos was an operational surprise. Only the Argentine Air Force was able to react against it. At tactical level the British commanders achieved surprise by attacking at night and directing their attacks from flank whenever possible.

The night attacks and forced marches would not have been possible without well-trained and physically fit forces. The British forces were far better trained than their opponents. Training was not forgotten during the long voyage from Britain either, the troops were kept fit by constant exercise and the training of vital skills such as first aid, weapons handling and use of communication gear, was systematically organised. The training within the Argentine forces in the Falklands was quite inadequate. The two month preparation period was wasted.

It is often claimed that the British were able to defeat a force much larger than theirs. It is a myth. Generally the British achieved local superiority either by forces or fires. Only in Goose Green were the defenders more numerous than the attacking force. By abandoning active countermeasures the Argentine gave up initiative and the British were able to

create local superiority with minimum disturbance. Brigadier Menendez estimated quite correctly that Stanley was the centre of gravity. Thus his decision to deploy two valuable regiments to the West Falklands was not reasonable. Perhaps it was show of force or lack of purpose.

By attacking at the night the British deprived the defenders of the advantage of open terrain. The structure of the night attacks was generally simple. When darkness fell the attacking force moved to the start line secured by a minor force and attacked very straightforwardly while the fire support teams supported from flank. Again in the battle of Goose Green the attack plan was complicated and it almost failed. Leapfrogging in total darkness proved to be too difficult a manoeuvre. Presumably the battle of Goose Green was critically evaluated by the British because the same mistakes were not repeated.

## LÄHTEET

### 1 JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

#### 1.1 The Meteorological Office, United Kingdom

Stanleyn sääaseman säähavainnot 1.4 - 11.6.1982.

Meteorological Officen tietokanta: Sunrise and sunset in Falkland Islands. Berkshire, tulostettu 29.8.1996.

#### 1.2 Maanpuolustuskorkeakoulu (MpKK)

Taktiikan laitoksen luentomoniste "Sääpalvelu Suomessa". Santahamina 9.9.1996.

#### 1.4 Muut

Kenttäohjesääntö, Yleinen osa. Pääesikunta, operatiivinen osasto, Vaasa 1995.

### 2 KIRJALLISUUS, OPINNÄYTTEET JA ARTIKKELIT

Adams, Valerie: Logistics Support for the Falklands Campaign. Journal of the Royal United Services Institute for Defence Studies, Vol. 3, N:o 3/1984.

Adkin, Mark: Goose Green. A Battle is Fought to be Won. Orion, London 1995.

Akhurst, Gerald: A Gunner's Tale. Field Artillery Journal, n:o 2/1984.

Anno, Stephen & Einspahr, William: Command and Control and Communications Lessons Learned: Iranian Rescue, Falklands Conflict, Grenada Invasion, Libya Raid. Air University, United States Air Force, Maxwell 1988.

Apajakari, Timo: Falklandin taisteluiden huollosta ja karttapalvelusta. Sotilasaikakauslehti, N:o 10/1982.



Armitage, Michael: The Royal Air Force. An Illustrated History. Arms and Armour Press, London 1996.

Bailey, J.B.A: Field Artillery and Firepower. The Military Press, Oxford 1987.

Bailey, Jonathan: Training for War: The Falklands 1982. Military Review N:o 9/1982.

Baker, AD III: Sea Lift, British Style. UNSI Proceedings, Vol 109, N:o 6/1983.

Beaver, Paul: The British Aircraft Carrier. Patrick Stephens, Wellingborough 1984.

Beaver, Paul: The Falklands - Lessons for the Light Helicopters. Defence Helicopter World, Vol. 3, N:o 2/1984.

Bielefield, William: Counterair Operations in the Light Infantry Division. School of Advanced Military Studies, Fort Leavenworth 1985.

Bijl Van Der, Nicholas: Argentine Forces in the Falklands. Osprey Publishing Ltd, London 1992.

Bilton, Michael & Kosminsky, Peter: Speaking Out. André Deutch Limited, London 1987.

Bishop, Patrick & Witherow, John: The Winter War, The Falklands. Quartet Books Limited, London 1982.

Braybrook, Roy: Air Aspects. Defence Special, November 1982.

Bransby, Guy: Her Majesty's Interrogator Falklands. Leo Cooper, London 1996.

Brown, David: The Royal Navy and the Falklands War. Leo Cooper Ltd, London 1987.

Brown, David: The Royal Navy and the Falklands War. Arrow Books Limited, London 1989.

Broyles, Thomas: A Comparative Analysis of the Medical Support in the Combat Operations in the Falklands Campaign and the Grenada Expedition. U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1987.

Buroni, Jose: La Medicina en la Guerra de Malvinas. Circulo Militar, Biblioteca Del Oficial, Buenos Aires 1992.

Chappell, Mike: The British Army in the 1980's. Reed Consumer Books Ltd, London 1987.

Childs, David: Britain Since 1945, A Political History. J.W. Arrowsmith Ltd, Bristol 1992.

Colbeck, Graham: With 3 Para to the Falklands. Warrior Publications, Thirsk 1992.

Clapp, Michael & Southby-Tailyour, Ewen: Amphibious Assault Falklands, The Battle of San Carlos Water. Leo Cooper 1996.

Dunn, Richard: Operation Corporate: Operational Artist's view of the Falkland Islands Conflict. Naval War College, Newport 1993.

Elser Gerhard: "Operation Corporate", Leichte Kampftruppen im Falkland-Feldzug 1982. Truppenparaxis, N:o 9/1984.

English, Adrian J: Argentine Helicopter Operations in the Malvinas. Defence Helicopter World, Vol. 3, N:o 3/1984.

English, Adrian & Watts, Anthony, Battle for the Falklands (2), Naval Forces, London 1983.

Eshel, David: Falklands Land Battles. Defence Update, N:o 65/1985.

Eshel, David: Daring to Win. Special Forces at War. Arms and Armour, London 1992.

Ethell, Jeffrey & Price, Alfred: Air War South Atlantic. Sidgwick & Jackson, London 1983.

Ferrea, A J: Soldiers from the Hills. US Army War Collegge, Carlisle Barracks 1988.

Field, G: Operation Corporate - The Falkland Islands Campaign. The Royal Engineers Journal, N:o 4/1982.

Foss, Christopher F (toim.): Jane's Armour and Artillery 1985 - 1986. Jane's Publishing Company Limited, London 1985.

Fowler, William: Battle for the Falklands (1) Land Forces. Osprey Publishing Ltd, London 1982.

Freedman, Lawrence & Gamba-Stonehouse, Virginia: Signals of War, The Falklands Conflict of 1982. Faber and Faber Limited, London 1990.

Frost, John: 2 Para Falklands, The Battalion at War. Sphere Books Ltd, London 1983.

Fursdon, Edward: The Falklands Aftermath, Picking up the Pieces. Leo Cooper, London 1988.

Galloway, Archibald: Light Infantry in the Defence: Exploiting the Reverse Slope from Wellington to Falklands and Beyond. US Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1985.

Gander, Terry: Encyclopaedia of the Modern British Army. Patrick Stephens Limited, Cambridge 1983.

Gething, Michael (toim.): The Ascension Islands Base. Defence Special, November 1982.

Gething, Michael (toim.): Black Buck Raids. Defence Special, November 1982.

Grove, Eric (toim.): Great Battles of the Royal Navy, As Commemorated in the Gunroom, Britannia Royal Naval College, Dartmouth. Naval Institute Press, Maryland 1994.

Grönroos, Ari: Ilmatorjunnan ja ilmasuojelun vaikutus vastustajan ilma-aseeseen eräissä viimeaikaisissa sodissa. Maanpuolustuskorkeakoulu, Yleisesikuntaupseerikurssi, Helsinki 1997.

Gunston, Bill: Rockets and Missiles. Salamander Books Ltd, Turnhout 1979.

Harclerode, Peter: Para, Fifty Years of the Parachute Regiment. Orion Books Limited, London 1996.

Hastings, Max and Jenkins, Simon: The Battle for the Falklands. Michael Joseph Ltd, London 1983.

Hedenmark, Per: Erfarenheter från Falklandskonflikten, 35 mm fältluftvärnssystem Oerlikon/Contraves. Militär Teknisk Tidskrift, N:o 3/1983.

Her Majesty's Stationary Office: The Falklands Conflict, A Digest of Debates in the House of Commons 2 April to 15 June 1982. HMSO, 1982.

Her Majesty's Stationary Office: The Falklands Campaign: The Lessons. HMSO, London 1982.

Her Majesty's Stationary Office: The British Army in the Falklands War 1982. Her Majesty's Stationary Office, London 1983.

Her Majesty's Stationary Office: Implementing the Lessons of the Falklands Campaign. HMSO, London 1987.

Her Majesty's Stationary Office: Design for Military Operations - The British Military Doctrine. HMSO, London 1989.

Hill, John: Sappers in the Falklands. Military Engineer, Vol. 76, N:o 493/1984.

Himbury, J: Operation Corporate - The Military Survey Involvement. The Royal Engineers Journal, N:o 4/1982.

Honkalahti, Pasi: Ottoalusten- ja vuokrattujen alusten antama tuki brittiläiselle taisteluosastolle Falklandin sodassa. Merisotakoulu, Kadettiosasto, Suomenlinna 1991.

Huber, Jeffry: The Falklands Air War Revisited. Naval War College, Newport 1995.

Hyypä, Mikko: Laivatykistön käyttö Falklandin sodassa. Merisotakoulu, Helsinki 1990.

Hyytiäinen, Esa: Miinasota Falklandilla. Hakku, pioneerien lehti, N:o 1/1989.

The International Institute for Strategic Studies: The Military Balance 1981 - 1982 , The International Institute for Strategic Studies, London 1981.

Jolly, Rick: The Red and Green Life Machine. A Diary of the Falklands Field Hospital. Century Publishing Co.Ltd, London.

Jones, Andrew: British Armour in the Falklands. Armor, N:o 2/1983.

Jouko, Petteri: Maasotatoimet Falklandin sodassa. Maanpuolustuskorkeakoulu, Esiupseeri- kurssit, Helsinki 1997.

Kinney, Francic: The Malvinas Conflict: Argentine Practice of the Operational Art. United States Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth 1990.

Koburger, Charles W. Jr: Sea Power in the Falklands, New York 1983.

Det Kongelige Utenriks-departement Nr 13: Aktuelle utenrikspolitiske spørs-mål, Konflikten om Falklandsøyene og Syd-Georgia, Oslo 1982.

Krivinyi, Nikalaus (toim.): Taschenbuch der Luftflotten 1983/84. Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1983.

Ladd, James D: Royal Marine Commando, Twickenham 1985.

Lahtiperä, Raimo: Ilmatorjunta Falklandeilla ja Libanonissa 1982. Ilmatorjuntaupseeriyhdistys, Hyrylä 1984.

Lippman, David H: The Falklands War, Grace Under Pressure. Marine Corps Gazette, N:o 7/1985.

McGowan, Bob & Hands, Jeremy: Don't Cry For Me Sergeant-Major. Futura Publications, London 1983.

McManners, Hugh: Falklands Commando. William Kimber & Co.Ltd, London 1984.

Meister, Jurg: Der Krieg um die Falkland-Inseln 1982. Biblio Verlag, Osnabruck 1984.

Middlebrook, Martin: Operation Corporate, The Falklands War, 1982. Viking, London 1985.

Middlebrook, Martin: Task Force, The Falklands War, 1982. Penguin Books, London 1987.

Middlebrook, Martin: The Fight for the Malvinas, The Argentine Forces in the Falklands War. Penguin Books, London 1990.

Miller, David & Foss, Christopher F: Modern Land Combat. Salamander Books Ltd, London 1987.

Miller, David & Chris: Modern Naval Combat. Salamander Books Ltd, London 1988.

Moore, Brian: The Falklands War: The Air Defence Role. Air Defence Artillery, Winter 1983.

Moore, John (toim.): Jane's Fighting Ships 1981 - 82. Jane's Publishing Company Limited, London 1981.

Moore, John (toim.): Jane's Fighting Ships 1982 - 83. Jane's Publishing Company Limited, London 1981.

Morinson: Falklands (Malvinas) Campaign: A Chronology, USNI Proceedings, N:o 6/1983.

Moro, Ruben Oscar: The History of the South Atlantic Conflict, The War for the Malvinas. Praeger Publishers, New York 1989.

Myyrä, Jarmo: Elektronista sodankäyntiä Falklandeilla ja Libanonissa vuonna 1982. Tiede ja Ase, Helsinki 1983.

Niskanen, Harri: Falklandin sota 1982 merikuljetusten ja maihinnousujen kannalta tarkasteltuna. Maanpuolustuskorkeakoulu, Yleisesikuntaupseerikurssit, Helsinki 1995.

Oakley, Derek: The Falklands Military Machine. Book Club Associates, Wells 1989.

The Official Dictionary of Military Terms. Global Professional Publications , Irvine 1992.

Perret, Bryan: Weapons of the Falklands Conflict. Blandford Press, Poole, 1982.

Pleiner, Horst: Infanterie im Falklandkrieg 1982. Österreichische Militärische Zeitschrift, N:o 4/1985.

Pohjamies, Hannele: Falkland. Otavan Suuri Ensyklopedia 2. Kustannus Oy Otava, Keuruu 1977.

Preston, Anthony: The Naval Lessons. Defence Special, November 1982.

Rawlings, John: The History of the Royal Air Force. Temple Press Aerospace, London 1984.

Ricardo, Albert: The Malvinas War from the Argentinian Viewpoint. Air University, United States Airforce, Maxwell 1988.

Richards, Martin: Falklands: The Storm Breaks. The Army Quarterly and Defence Journal, Vol. 112, N:o 2/1982.

Ridgeway, E: Ordnance Squadron, Commando Logistic Regiment, The Falklands Operation. RAOC-Gazette, N:o 8/1983.

Ridlon, David: Shots in the Dark: British Tactical Intelligence in the Falklands War. Military Intelligence, Vol. 15, N:o 3/1989.

Scales, Robert: Firepower in the Falklands Campaign. Field Artillery Journal, Vol. 54, 3/1986.

Scales, Robert: Firepower in the Limited War, National Defence University Press Publications, Washington 1990.

Scheina, Robert: Where Were Those Argentine Subs. U.S. Naval Institute Proceedings, Vol. 110, March 1984.

Schoch, Bruce P: Logistics of the Falklands War. Army Logistician, The Official Magazine of United States Army Logistics, Vol. 18, N:o 3/1986.

Shaw, Jennifer (toim): The Falklands Experience. Royal United Services for Defence Studies, Vol. 128, N:o 1/1983.

Smith, Gordon: Battles of the Falklands War. Ian Allan Limited, Surrey 1989.

Southby-Tailyour, Ewen: Reasons in Writing, a Commando's View of the Falklands War. Leo Cooper, London 1993.

Stewart, Nova Kinzer: Mates and Muchachos. Brassey's Inc, McLean 1991.

Suninen, Jouko: Panssarivaunut Falklandilla. Panssari N:o 2/1989.

The Stationary Office: The Fundamentals of British Maritime Doctrine. The Stationary Office, London 1995.

Thompson, Julian: No Picnic. Hippocrene Books Inc, New York 1985.

Thompson, Julian: The Lifeblood of War. Logistics in Armed Conflict. Brassey's (UK), B.P.C.C Wheatons Ltd, Exeter 1991.

Trotter, Neville: The Falklands Campaign Command and Logistics. Armed Forces Journal International, June 1983.

Tustin, W: The Logistics of the Falkland War- Part I. The Army Quarterly and Defence Journal, N:o 3/1984.

Tustin, W: The Logistics of the Falkland War- Part II. The Army Quarterly and Defence Journal, N:o 4/1984.

Washington, Linda: Ten Years On. Jolly and Barber Ltd, London 1992.

Watson, Bruce ja Dunn, Peter: Military Lessons of the Falkland Islands War, Views from the United States. Westview Press, Boulder 1984.



Watts, Anthony: The Royal Navy, An Illustrated History. Arms and Armour Press, London 1995.

Vaux, Nick: Commando Night Attack. Marine Corps Gazette, Vol. 67, N:o 10/1983.

Vaux, Nick: March to South Atlantic, 42 Commando, Royal Marines, in the Falklands War. Buchan & Enright Publishers Limited, London 1986.

Ward, Nigel: Sea Harrier over the Falklands. Orion Books, London 1996.

Weeks, John (toim.): Jane's Infantry Weapons 1982 - 1983. Jane's Publishing Company Limited, London 1982.

West, Nigel: The Secret War for the Falklands. Little, Brown and Company, London 1997.

Villar, Roger: Merchant Ships at War, The Falklands Experience. Conway Maritime Press Ltd, London 1984.

Winton, John: Signals from the Falklands. Leo Cooper Limited, London 1995.

Woodward, John: One Hundred Days. Harper Collins Publishers, London 1992.

### 3 LEHDISTÖ

Globe and Laurel, July/August 1982.

Time Magazine, April - June 1982.

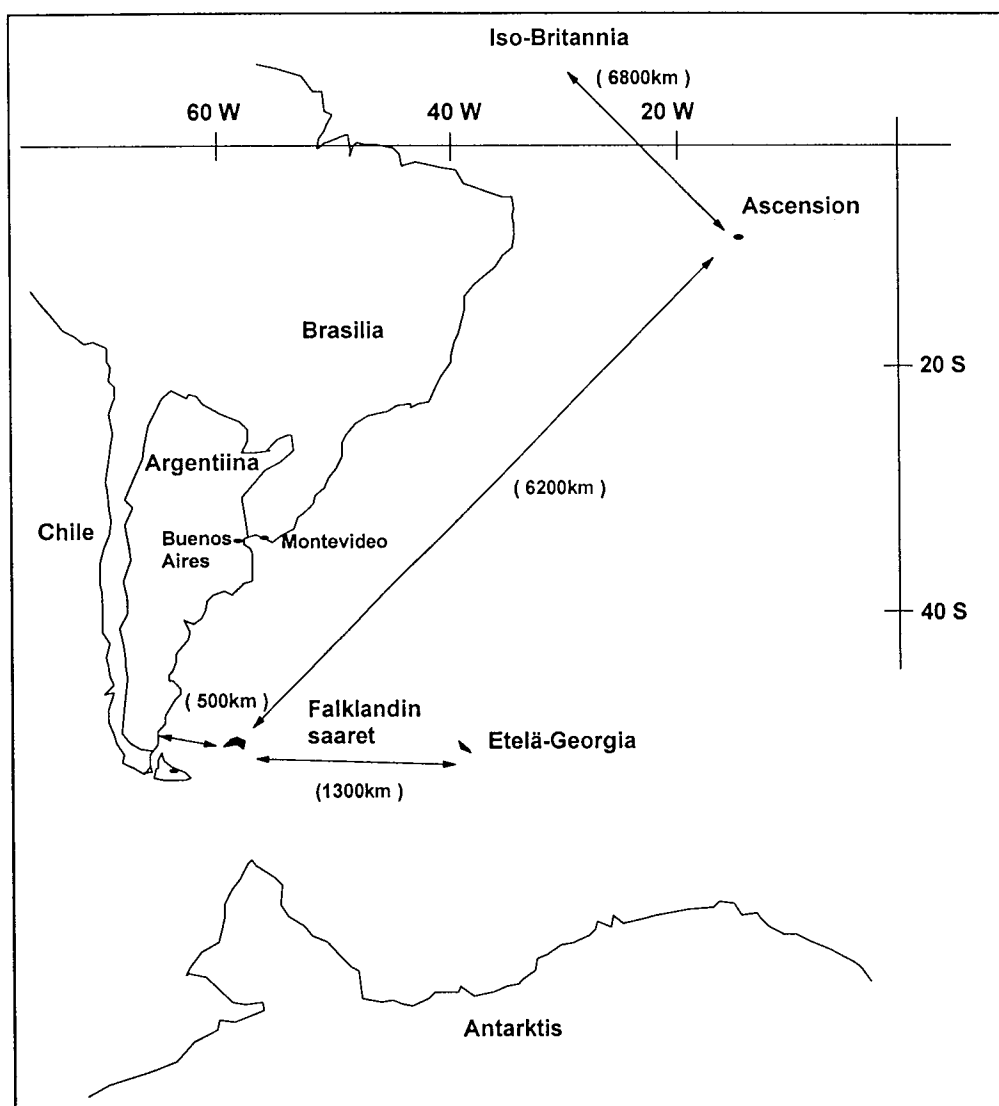
### 4 MUUT LÄHTEET

#### 4.1 Kartat

OS International, Ordnance Survey: Falkland Islands, Scale 1:250000, Series D.O.S 653, Sheets East and West. Government of the United Kingdom (Ordnance Survey) 1995.



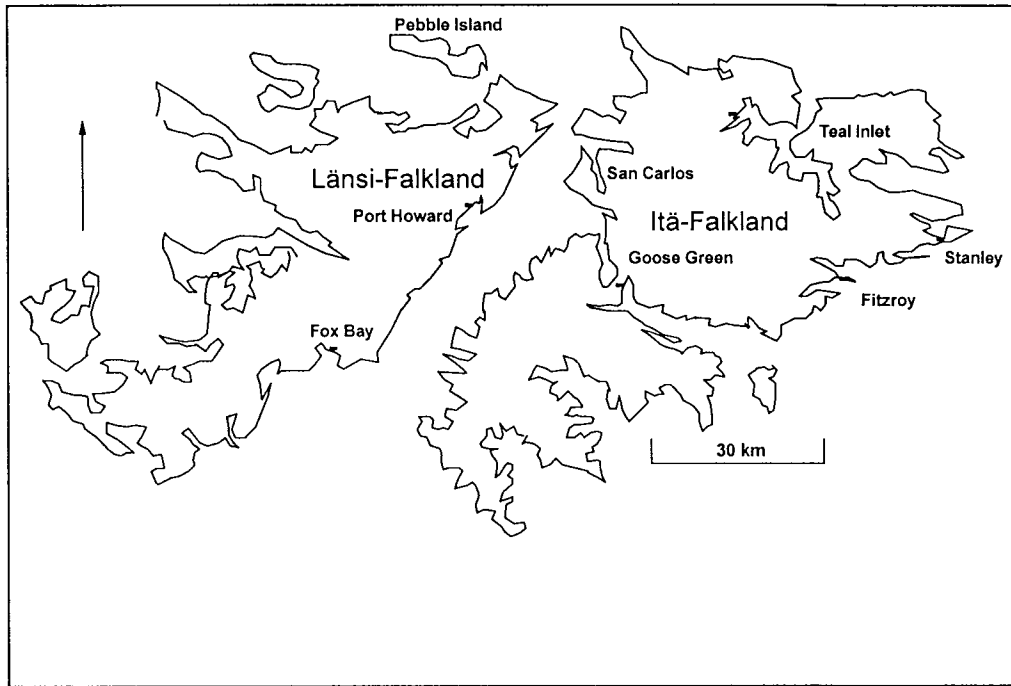
## FALKLANDIN SODAN OPERAATIOALUE



### Lähteet:

Niskanen, Harri: Falklandin sota 1982 merikuljetusten ja maihinnousujen kannalta tarkasteltuna. Yleisesikuntaupseerikurssit, Maanpuolustuskorkeakoulu 1995, liite 1.

## FALKLANDIN SAARET



### Lähteet:

Niskanen, Harri: Falklandin sota 1982 merikuljetusten ja maihinnousujen kannalta tarkasteltuna. Yleisesikuntaupseerikurssit, Maanpuolustuskorkeakoulu 1995, liite 1.

LIITE 2  
1(8)

KUNINKAALLISEN LAIVASTON KÄYTTÖÖN PAKKO-OTETUT KAUPPA-ALUKSET

ALUKSEN NIMI JA VARUSTAMO	TEKNISET TIEDOT		PAKKO- OTETTU	LÄHTÖ- JA PA- LUUPVÄ	MUUTOSTYÖT (paikka, kesto, tärk. muutok- set)	LASTI	HUOM:
	koko (tn)	rakv					
JOUKKOJEN JA MATERIAALINKULJETUSALUKSET							
ELK P&O	5 463	1 977	18,5	4.4.	9.4. / 12.7.	Southampton, 4 vrk, RAS-järi, heko-kansi, 2 x 40 mm:n ilmaporttitykky	16.5. hekot ja osa a-tarvikkeista siirrettiin tukialuksille, 21.-24.5. toi kolmena yötä a-tarv, ajon ja muuta matr San Carlosiin (n. 2 000 tn / kerta).
CANBERRA P&O	44 807	1 961	27,5	4.4.	9.4. / 11.7.	Southampton, 3 vrk, RAS-järi, 2 x heko-kansi, sairaala	Purettuaan aluksella olleet miehet San Carlosissa mn-aluksiin lähti 21.5. Etelä-Ge- orgialle noutamaan Queen Elisabeth II:n tuomia 5. JvPr:n (Scots Guards + GurkhaP) miehiä. Palasi 31.5. Miehet nousivat maihin 2.6. Toimi leikkauksiin erikoistuneena sairaalana.
NORLAND P&O	12 988	1 974	19	17.4.	26.4. / heinäk	Portsmouth (Hull), 4 vrk, 2 x hekokansi, juomaveden puhdistuslaitteet, viestiväl, maj. tilojen laajennus	Purettuaan aluksella olleet miehet San Carlosissa mn-aluksiin lähti 21.5. Etelä-Ge- orgialle noutamaan QE II:n tuomia 5. JvPr:n pataljoonia. Palasi 31.5. Miehet nousivat maihiin 2.6.
EUROPIC FERRY Townsend Thorensen	4 190	1 968	19,25	19.4.	26.4. / heinäk	Southampton, 4 vrk, RAS-järi, juomaveden puhdistusjäri, viestiväl, maj. tilojen ja huoltotilojen laajen- nus	Purki osan lastistaan 21.5. San Carlosissa. Palasi San Carlosin lahdelle 25.5., jolloin purki lopun lastinsa.
BALTIC FERRY Townsend Thorensen	6 455	1 978	17	2.5.	26.4. / jäi alueelle	Portsmouth, 7 vrk, 2 x heko- kansi, RAS-järi, juomaveden puhdistusjäri, viestiväl, maj.tilojen laajennus	Purki osan lastistaan 1.6.alkaen San Carlo- sin alueella (teki yhteensä neljä matkaa mn-alueelle). Toimi sodan jälkeen Port Stanleyssä varastoaluksena.

LIITE 2  
2(8)

ALUKSEN NIMI JA VARUSTAMO	TEKNISET TIEDOT			PAKKO- OTETTU	LÄHTÖ- JA PA- LUUPVÄ	MUUTOSTYÖT (paikka, kesto, tark. muutok- set)	LASTI	HUOM:
	koko (tn)	rakv	nop (s)					
NORDIC FERRY Townsend Thorsen	6 455	1 978	17	3.5.	26.4. / 29.7.	Portsmouth, 6 vrk, 2 x heko- kansi, RAS-järj, juomaveden puhdistusjärj, viestiväl, majoitustilojen laajennus	- 5. JvPr:n materiaalia sekä tukiyksiköiden hlöstöä	Purki osan lastistaan 1.6.alkaen San Carlo- sin alueella (teki yhteensä neljä matkaa mn-alueelle).
QUEEN ELISA- BETH II Cunard	1 604	1 974	28,5	4.5.	12.5. / 11.6.	Southampton, 9 vrk, 2 x hekokansi, RAS- ja juomave- den tankkausjärj, 1 000 lisävuodetta	- 5. JvPr:n hlöstöä yht 3 150 m	Ankkuroi Etelä-Georgialle 29.5. Henkilöstö siirrettiin Canberralle ja Norlandille kuljetet- tavaksi San Carlosiin. Paluumatkalla toi Isoon-Britanniaan 700 HMS Antelopeita, HMS Ardentilla ja HMS Coventrytä pelastu- nutta.
ST EDMUND Sealink	8 987	1 974	21	12.5.	20.5. / jäi alueelle	Devonport, 7 vrk, 2 x hekokansi, RAS-järj, 2 x juomaveden puhdistusjärj, viestiväl, maj.tilojen laajen- nus	- 5. JvPr:n tukiyksiköi- den sekä RAF:n hlöstöä sekä RAF:n materiaalia	Argentiinalaisten antautumisen jälkeen palveli brittisotilaiden virikistytymis(majoitus)aluksena. 30.6. kuljetti argentiinalaisia sotavankeja Puerto Madryniin. Hankittiin Kuninkaallisen Laivas- ton käyttöön 15.3.1983 nimetynä Kereniksi.
RANGATIRA Union Steam- Ship Company	9 387	1 968	21	15.5.	19.6. / 18.10. 1983	Devonport, 19 vrk, hekokan- si, RAS-järj, viestiväl, 4 x 20 mm:n ittkki, jäähdytyskontte- ja, maj. tilojen laajennus	Täydennysjoukkoja ja materiaalia	Joukot eivät ehtineet mukaan sotaan. Toimi Port Stanleyssä majoitusaluksena. Aluksen vakautta parannettiin lisäämällä autokannelle kaksi väliapiiota.
TANKKIALUKSET								
BRITISH ESK BP	29 905	1 973	14,75	5.4.	11.4. / kesäk aluksa	Devonport, 3 vrk, RAS-järj (sivulta ja perästä)	Raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia	Lähti suurimmalla nopeudellaan kohti Falklandin saaria. Käsky muutettiin, liittyi HMS Antrimin johtamaan os:oon (Etelä-Ge- orgian valtaus). Palasi Ascensionille mukanaan vankeja. Käskettiin päivystä- mään Falklandin saaria ympäröineelle saartovyöhykkeelle. Palasi 25.6. Ascensionille mukanaan 262 HMS Sheffieldiltä pelastunutta. Jatko Isoon-Britanniaan, josta lastauksen jälkeen palasi päivystysalueelleen Ascensionin eteläp:lle yhdessä British Tamarin kanssa. Teki kaksi matkaa etelään.

LIITE 2  
3(8)

ALUKSEN NIMI JA VARUSTAMO	TEKNISET TIEDOT			PAKKO- OTETTU	LÄHTÖ- JA PA- LUUPVÄ	MUUTOSTYÖT (paikka, kesto, tärk. muutok- set)	LASTI	HUOM:
	koko (tn)	rakv	nop (s)					
BRITISH TAY BP	25 000	1 973	14,75	5.4.	12.4. / 16.6.	Devonport, 5 vrk, RAS-järi	Raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia, voiteluaineita, varaosia ja muuta materiaalia	Toimi tankkialusten päivystysalueella saartovyöhykkeen pohjoispuolella. Täydensi RFA:n tankkialuksia. Palasi Isoon-Britanni- aan 16.6. toimitettuaan matkalla 133 Atlan- tic Conveyorilta pelastunutta Ascensionille. Aloitti 25.6. paluun päivystysalueelleen.
BRITISH TAMAR BP	25 498	1 973	14,75	7.4.	13.4. / heinäk alussa	Portsmouth, 2 vrk, RAS-järi (sivulta ja perästä)	Raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia, voiteluaineita	Toimi päivystysalueellaan Ascensionin lounaispuolella, jossa täydensi maihinnou- suosaston aluksia. Täydensi RFA Plumlea- fin (tankkialus) tankkeja yhtämittaisesti lähies 53 tuntia. Nouti Gibraltarilta uuden lastin. Palasi Ascensionille 26.5.
BRITISH TEST BP	25 641	1 973	15,5	7.4.	14.4. / 22.7.	Portsmouth, 3 vrk, RAS-järi	Raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia, voiteluaineita, varaosia ja muuta materiaalia	Toimi tankkialusten päivystysalueella TEZ-vyöhykkeen pohjoispuolella. Kujjetti paluumatkallaan Sir Galahadilta pelastu- neita Ascensionille.
BRITISH DART BP	25 651	1 972	15,5	9.4.	22.4. / 2.7.	Portsmouth, 3 vrk, RAS-järi, viestivälineitä	Voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia, muuta materiaalia	Toimi päivystysalueellaan Ascensionin ja Falklandin puolelälissä. Liittyi 31.5. taistelu- osaston mukaan. Toi paluumatkalla mukanaan Sir Galahadilta pelastuneita.
FORT TORONTO Canadian Pacific	31 400	1 981	15	10.4.	20.4. / jäi alueelle	Southampton, 10 vrk, RAS-järi, veden purkujäri, viestivälineitä	Makeaa vettä	Liittyi taisteluosastoon 29.4. Annettuaan aluksille täydennyksen siirtyi TRALA-alueel- le. Sodan jälkeen oli tärkeä osa alueen vesihuoltoa.
BRITISH TRENT BP	25 147	1 972	15,5	12.4.	18.4. / kesäk lopulla	Portsmouth, 2 vrk, RAS-järi, viestivälineitä	Voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia, muuta materiaalia	Palatessaan korjattavaksi Ascensionille toi mukanaan 101 Sir Tristramilta pelastunutta.
EBURNA Shell	31 374	1 979	14,5	13.4.	26.4. / 31.7.	Devonport, 2 vrk, RAS-järi	Voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia, muuta materiaalia	Toimi TRALA-alueella. Toimimessaan ko. alueella muut alukset palkansivat itsensä Eburnan mukaan (vrt. majakka-alus).

LIITE 2  
4(8)

ALUKSEN NIMI JA VARUSTAMO	TEKNISET TIEDOT			PAKKO- OTETTU	LÄHTÖ- JA PA- LUUPVÄ	MUUTOSTYÖT (paikka, kesto, tärk. muutok- set)	LASTI	HUOM:
	koko (tn)	rakv	nop (s)					
G A WALKER Canadian Pacific	30 607	1 973	15	16.4.	10.6. / jäi alueelle	RAS-järi (muutokset tehtiin aluksen ollessa merellä)	Voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia	Toimi Euroopan vesillä täydentäen RFA:n tankkialuksia. Purjehti Falklandin saarille 10.6. alkaen. Jäi alueelle.
ANCHO CHARGER P&O	25 300	1 972	15,5	18.4.	24.4. / 16.6.	Portsmouth, 3 vrk, RAS-järi	Voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia	Toimi TRALA-alueella. Siirtyi 27.5. San Carlosin alueelle. Toimi 42 vrk yhtäjaksoi- sesti avomerellä siirtäen 16 000 tn polttoai- neita erityyppisiin aluksiin.
BRITISH WYE BP	25 196	1 972	15,5	19,4	25.4. / heinäk	Portsmouth, 3 vrk, RAS-järi	Voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia	Toimi pälystysalueellaan Ascensionin ja Falklandin puolivälissä. Argentinan ilmavoii- mien Hercules-kone pommitti alusta 29.5. Alukseen osui yksi pommii, joka jäi suutarik- si.
BRITISH AVON BP	25 620	1 972	15,5	20.4.	25.4. / syysk	Portsmouth, 2 vrk, RAS-järi	650 tn voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia	7.-25.5. täydensi RFA:n tankkereita. Palasi Isoon-Britanniaan 5.6. mukanaan sotavan- kina yllä Alfredo Astizin (arg. johtaja Etelä- Georgialta). Lastattuaan palasi 10.6. alkaen Falklandin saarille.
ALVEGA Finance for Shipping	57 372	1 977	16	25.4.	9.5.	Portsmouth, 5 vrk, RAS-järi, viestiväl. apuhöyrykattila	Voiteluaineita, kevyttä ja raskasta polttoöljyä, lentopetrolia	Toimi Ascensionin alueella täydentäen tukikohdan kautta purjehtineita aluksia. Pystyi ottamaan vastaan jätöilyä.
SCOTTISH EAGLE King Line	56 490	1 980	16,5	26.4.	20.5. / jäi alueelle	Portsmouth, 4 vrk, RAS-järi, viestiväl. ilmatäytteiset lepuuttajat, maj. tilojen laajennus, kansilastin kiinnik- keet	Voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia, varaosia ja muuta materiaalia, huoltohen- kilöstöä	Toimi 18.6. alkaen Etelä-Georgian alueella tuki- ja huoltoaluksena. Siirtyi Port Stanley'n satamaan 14.7. Otti vastaan jätöilyä.
BALDER LONDON Parley Augustsson	33 751	1 976	16,25	6.5.	12.5.	Portsmouth, 4 vrk, RAS-järi, kansilastin kiinnikkeet	Voiteluaineita, raskasta ja kevyttä polttoöljyä, lentopetro- lia, varaosia ja muuta materiaalia	Toimitti täydennyksiä RFA:n tankkialuksille.



LIITE 2  
5(8)

ALUKSEN NIMI JA VARUSTAMO	TEKNISET TIEDOT		PAKKO- OTETTU	LÄHTÖ- JA PA- LUUPVA	MUUTOSTYÖT (paikka, kesto, tärk. muutok- set)	LASTI	HUOM:	
	koko (tn)	rakv						nop (s)
KORJAUSALUKSET								
STENA SEA-SPREAD Stena	6 061	1 980	16	10.4.	16.4. / 18.8.	Portsmouth, 5 vrk, viestiväl, korjaus-, huolto- ja majoitus-tilojen laajennus	Huolto- ja korjausväli- neistöä	16.-20.5. kunnosti Etelä-Georgialla hylättyjä valaanpyyntiasemista korjaustiloja. Toimi 20.5. alkaen TRALA-alueella. Tuki yhteensä 39 aluksen korjausta.
STENA INSPEC- TOR Stena	5 814	1 980	16	25.5.	6.6. / jäi alueelle	Charleston (USA), 6 vrk, viestiväl, korjaus-, huolto- ja majoitustilojen laajennus	Huolto- ja korjausväli- neistöä	Tukeutui aluksi Etelä-Georgialle, jossa avusti mm. sukellusvene Santa Fen korjauksissa. Toimi 26.7. alkaen Port Stanleyssä.
LENTOTUKIALUKSIKSI MUUTETUT KONTTILAIVAT								
ATLANTIC CONVEYOR Cunard	14 946	1 970	22	14.4.	25.4. / upotet- tiin 28.5.	Devonport, 10 vrk, RAS-järj, viestiväl, ulokkeiden poisto yläkansilta, lentopa:n varasto- ja jakelijärj, lekohuoltotilat, maj. tilojen laajennus	6 kpl Wessex- ja 4 kpl Chinook-hekoja. Ascensionilla ilma-alusten määrää nostettiin 25.een. Lentopolttoai- neita ja materiaalia.	Alus saapui TEZ-vyöhykkeelle 19.5. Harrier-hävittäjät lennettiin lentotukialuksille. Laivan lähestyessä San Carlosin aluetta alukseen osui 25.5. kaksi Exocet-ohjusta. Alus upposi 28.5.
ATLANTIC CAUSEWAY Cunard	14 946	1 969	22	4.5.	14.5. / elokuu	Devonport, 10 vrk, RAS-järj, viestiväl, ulokkeiden poisto yläkansilta, lentopa:n varasto- ja jakelijärj, lekohuoltotilat, maj. tilojen laajennus	28 hekoa, lentopoltto- aineita ja materiaalia	Alus saapui TEZ-vyöhykkeelle 27.5. Purki pääosan hekoista ja materiaalista 31.5. San Carlosiin. Purki loput varastoistaan Port Stanleyssä 17.6. Alukselle laskeuduttiin heko:illa 4000 ja leko:illa 500 kertaa.
CONTENDER BEZANT Sea ContainNers	11 445	1 981	19	10.5.	20.5. / heinäk	Devonport, 5 vrk, muutokset kuten Atlantic-luokan aluksilla, lisäksi makean veden puhdistusjärj	6 hekoa, lentopolttoai- neita ja materiaalia. Ascensionilla 4 Harrieria ja 3 hekoa	Liittyi tukialusosastoon kesäkuun puolivälissä. Saapui Port Stanleyyn 17.6. Palattuaan Isoon-Britanniaan 13.6. teki vielä uuden matkan Falklandin saarille.
ASTRONOMER T & J Harrison	27 867	1 976	22	29.5.	8.6. / jäi alueelle	Devonport, 8 vrk, muutokset kuten Atlantic-luokan aluksilla, lisäksi makean veden puhdistusjärj, 2 x ittkki, silpunoitimet, torpedoiden harhautusmaali	13 hekoa, lentopoltto- aineita ja materiaalia	Saapui Port Stanleyyn 27.5., jolloin purki lastinsa. Toimi alueella tukialuksena. Olettiin Kuninkaallisen Laivaston käyttöön 22.3.1983, nimettiin Reliantiksi.

LIITE 2  
6(8)

ALUKSEN NIMI JA VARUSTAMO	TEKNISET TIEDOT			PAKKO- OTETTU	LÄHTÖ- JA PA- LUUPVA	MUUTOSTYÖT (paikka, kesto, tark. muutok- set)	LASTI	HUOM:
	koko (tn)	rakv	nop (s)					
VARASTOALUKSET								
LYCAON Ocean Transport & Trading	11 804	1 975	18	26.4.	4.5. / jäi alueelle	Southampton, 8 vrk, RAS-järj, viestiväl, maj. tilojen laajennus, pelastusve- neet	A-tarvikkeita, muuta materiaalia	Saapui Etelä-Georgialle 28.5., jolloin lasti siirrettiin muihin aluksiin. Saapui San Carlo- siin 14.6., josta jatkoi 20.6. Port Stanleyyn.
SAXONIA Cunard	12 029	1 972	23,5	28.4.	8.5.	Portsmouth, 9 vrk, heko-kan- si, RAS-järj, viestiväl, maj. tilojen laajennus, trukkien huoltotilat	Polttoaineita, elintar- vikkeita ja a-tarvikkeita	Saapui Etelä-Georgialle 23.5. Siirsi kolmen viikon kuluessa lastinsa RFA:n aluksiin. Lähti 13.6. noutamaan Isosta-Britanniasta uutta lastia.
GEESTPORT Geest Line	7 730	1 982	21	6.5.	20.5. / jäi alueelle	Portsmouth, 12 vrk, heko- kansi, RAS-järj, makean veden puhdistusjärj, trukkien huolto- ja varastotiloja, maj. tilojen laajennus	Elintarvikkeita, a-tar- vikkeita ja muuta materiaalia (varustettu jäähdytyslaittein)	Saapui Etelä-Georgialle 11.6. Siirsi lastinsa RFA:n aluksiin. Purjehti 22.6. San Carlosin kautta Port Stanleyyn. Lähti paluumatkalle Issoon-Britanniaan 3.8.
TOR CALEDONIA Whitwill Cole Union Steam	5 056	1 977	18,5	14.5.	20.5. / syysk	Southampton, 5 vrk, RAS-järj, maj. tilojen laajen- nus	Ajoneuvoja, 350 kpl Rapier-it-ohjuksia, muuta materiaalia	Lastasi Ascensionilla 2.6. lisää materiaalia. Saapui TRALA-alueelle 12.6., jossa osa lastista purettiin. Purjehti Port Stanleyyn 17.6. vaurioitui 28.6. myrskyssä. Lähti paluumatkalle 31.6.
AVELONA STAR Blue Star	9 784	1 975	24	28.5.	11.6. / jäi alueelle	Portsmouth, 11 vrk, hekokansi, RAS-järj, makean veden puhdistusjärj, trukkien huolto- ja varastoti- loja, maj. tilojen laajennus	Täydennysmateriaalia, elintarvikkeita (varus- tettu jäähdytyslaittein)	Saapui San Carlosiin 4.6. Tämän jälkeen toimi joko San Carlosin tai Port Stanleyyn alueella.
LAERTES Ocean Transport & Trading	11 804	1 975	18	28.5.	8.6. / elok	Devonport, 11 vrk, RAS-järj, ammusvarustojen automaati- tinen sammutusjärj, makea- vesisäiliöitä	A-tarvikkeita, muuta materiaalia	Varustettiin erityisesti a-tarvikkeiden kulje- tukseen. Saapui Port Stanleyyn 3.7. jossa purki lastinsa seuraavan kuukauden aikana. Aloitti paluumatkan 3.8.
STRATHEWE P & O	12 600	1 977	18	3.6.	28.6. / elok	Southampton, 12 vrk, RAS-järj, viestiväl, 2 x ittkki, 4 x ittk, torpedoiden harhau- tusmaali	Rakennusmateriaalia ja työkoneita, 2 x rakennusnosturi, muuta materiaalia	Saapui Port Stanleyyn 17.7. Purettuaan lastinsa palasi Issoon-Britanniaan nouta- maan uuden lastin.

LIITE 2  
7(8)

ALUKSEN NIMI JA VARUSTAMO	TEKNISET TIEDOT		PAKKO- OTETTU	LÄHTÖ- JA PA- LUUPVA	MUUTOSTYÖT (paikka, kesto, tark. muutok- set)	LASTI	HUOM:
	koko (tn)	rakv					
VIESTIALUKSET							
IRIS British Telecom	3 874	1 976	15	29.4. / 30.11.	Devonport, 4 vrk, hekokansi, RAS-järj, viestiväl, maj. tilojen laajennus, lisäpolttoai- nesäiliöt, 2 x ittkki	Teräsl levyjä, hitsaus- kaasuja	Toimi yhteysaluksena Ascensionin, Falklan- din ja eri alusosastojen välillä. Kuljetti kulloi- senkin tarpeen mukaista lastia ja lähtelyksiä
MIINANRAIVAAJAT TUKIALUKSINEEN							
PICT, NORTHDELLA, JUNELLA, FARNELLA, CORDELLA, J Marr, United Trawlers (Pict)	1 200- 1 500	1972-75	17	11.-16.4.	27.4. / heinäk lopulla		Käytettiin materiaalin siirroissa alusten välil- lä, erikoistehäviin ja malhin nousukuljetuk- siin. Aloittivat miinanraivauksen 21.6. Poistivat 10 kpl 21-stä lasketusta miinasta. Miehistöksi vaihdettiin Kuninkaallisen Laivaston henkilöstö.
ST HELENA Curnow Shipping	3 150	1 963	14,5	22.5.	13.6. / syysk	Miinanraivaajien täydennysmateriaali	Saapui Port Stanleyyn 14.6. Toimi miinan- raivauslaiveen tukialuksena.
HINAAJAT							
SALVAGEMAN United Towing	1 598	1 980	17,5	6.4.	10.4. / jäi alueelle	Portsmouth, 3 vrk	Saapui 7.5. Etelä-Georgialle. 8.5. käskettiin avustamaan HMS Sheffieldiä, ei kuitenkaan ehtinyt alueelle ennen hävittäjän uppoamis- ta. Toimi TRALA-alueella neljä viikkoa. Palasi Etelä-Georgialle 7.6. Siirtyi Port Stanleyyn 19.6.
IRISHMAN United Towing	686	1 978	14	7.4.	10.4. / jäi alueelle	Portsmouth, 3 vrk	Saapui TRALA-alueelle 24.5. Yritti hinata Atlantic Conveyoria, joka kuitenkin upposi. Saapui Port Stanleyyn 19.6. Hinas- samaan Bahia Buen Suceson ja Sir Trist- ramin.

LIITE 2  
8(8)

ALUKSEN NIMI JA VARUSTAMO	TEKNISET TIEDOT		PAKKO- OTETTU	LÄHTÖ- JA PA- LUUPVÄ	MUUTOSTYÖT (paikka, kesto, tärk. muutok- set)	LASTI	HUOM:
	koko (tn)	rakv					
YORKSHIRE- MAN United Towing	686	1 978	14	7.4.	Portsmouth, 2 vrk	Hinaus- ja meripelas- tusmateriaalia	Saapui korjaus- ja huoltoalueelle (TRALA) 24.5. Siirtyi Etelä-Georgialle 7.6., josta palasi Port Stanleyyn 19.6.
SAIRAALALAIVAT							
UGANDA P & O	16 907	1 951	16	10.4.	19.4. / 9.8.	Täysin varustettu sairaala henkilöstöi- neen	Saapui Falklandin alueelle 11.5. Hoiti 730 potilasta. Sairaalassa tehtiin sodan aikana 554 leikkausta. Palatessaan Isoon-Britanni- aan toi mukanaan GurkhaP:n henkilöstön.
HUOLTOALUKSET							
WIMPEY SEA-HORSE Wimpey Marine	1 598	1 982	15	4.5.	16.5. / heinäk	Materiaalia laiturien ja aallonnurtajien raken- tamista varten	Saapui Etelä-Georgialle 8.8. Paransi laitu- reita ja aallonnurtajia Stromnessin, Leithin ja Grytvikenin satamissa. Purjehdittuaan Falklandeille paransi Port Stanleyyn ja Port Williamin satamia.

Lähteet:

Villar, Roger: Merchant Ships at War, The Falklands Experience, s. 169-180.

LIITE 3  
1(4)

FALKLANDIN SOTAAN OSALLISTUNEET RFA:N ALUKSET

ALUKSEN NIMI		TEKNISET TIEDOT			LÄHTÖ- JA PALUUPVÄ	TOIMINTA
	KOKO (tn)	RAKV	NOP (s)			
LAIVASTO-OSASTON TANKKIALUKSET (SUURET)						
TIDESPRING	25 930	1 963	17	2.4. / heinä- kuu	Alus lähti 30.3. merelle Gibraltarilta kohti Isoa-Britanniaa. Sai kuitenkin 2.4. käskyn purjehtia Etelä-Atlantille. Ascensionilla alukselle kuormattiin 87 sotilasta ja 2 Wessex-heko:a. Tuki Etelä-Georgian valtauksen osallistunutta laivasto-osastoa. Etelä-Georgian operaation jälkeen kuljetti argentiinalaiset sotavangit Ascensionille. Tämän jälkeen toimi lentotukialusosaston mukana.	
OLMEDA	33 240	1 965	19	5.4. / heinä- kuu	Laiva vastasi ensimmäisenä lähteneen laivasto-osaston polttoainehuollosta. Alukselle oli lastattu A-lentue / 824. Hekolaivue (2 x Sea King). Toimi HMS Endurancen kanssa, kun britti-joukkoja siirrettiin Etelä-Thulen saarelle kesäkuussa.	
OLNA	33 240	1 966	19	10.5. / syyskuu	Alus lähti operaatioalueelle HMS Bristolin mukana. Toimi 28.5.-8.6. TEZ-vyöhykkeen reunalla lentotukialusten mukana. Saapui Portsmouthiin lentotukialus HMS Invinciblen kanssa. Antoi polttoainetta 143 kertaa aluksen liikkussa ja 70 kertaa satamassa.	
TIDEPOOL	25 930	1 963	17		Alus oli myyty Chilen laivastolle ja oli sodan alkaessa matkalla Chileen. Sovittuaan asiasta chilelaisten kanssa Kuninkaallinen Laivasto käski laivan lastata öljyä Curacaossa ja purjehtia Ascensionin kautta TEZ-vyöhykkeelle, jossa tuki lentotukialusosastoa. San Carlosiin tehdyn maihinnousun jälkeen kuljetti öisin polttoaineita maihinnousualueelle San Carlosiin.	
LAIVASTO-OSASTON TANKKIALUKSET (PIENET)						
BLUE ROVER	11 520	1 970	19	16.4. / heinä- kuu	Alus päivysti Etelä-Georgialla 9.5. alkaen. Maihinnousun jälkeen purjehti San Carlosiin, jossa vastasi hekojen polttoainetäydennyksestä.	
MUUT TANKKIALUKSET						
BRAMLELEAF	33 750	1 980	16	5. 4. /	Alus oli sodan sytyessä Omanin lahdella. Sai käskyn purjehtia Hyvän Toivon niemen kautta Isoon-Britanniaan. Matkallaan alus kohtasi Etelä-Georgialle purjehtivan Tidespringin, jolle siirsi osan lastistaan. Jatkettuaan matkaansa pohjoiseen siirrettiin aluksen koko voiteluöljylästä ja kaikki varaosat Kuninkaallisen Laivaston aluksille.	
PEARLEAF	18 797	1 960	15	5.4. / 2.8.	Laiva lähti Portsmouthista yhdessä LSL-alusten kanssa vastaten purjehduksen aikana ko. alusten polttoainetäydennyksestä. Päivysti Etelä-Georgialla 5. - 18.6. Oli 18.6 - 2.8. osa tankki-alusten ketjua, joka tuki Isoon-Britanniaan palaavia aluksia.	

LIITE 3  
2(4)

ALUKSEN NIMI	TEKNISET TIEDOT		LÄHTÖ- JA PALUUPVÄ	TOIMINTA
	KOKO (tn)	RAKV NOP (s)		
BAYLEAF	33 750	1 982	16 toukokuu / 31.8.	Aluksen rakentaminen oli kesken sodan alkaessa. Toitä kiirehdyttiin, ja alus saapui TEZ-vyöhykkeelle kesäkuun alussa. Antoi polttoainetäydennyksen Isoon-Britanniaan purjehtineelle Queen Elisabeth II:lle. Toimi lentotukialusosaston mukana.
APPLELEAF	33 750	1 979	16 / elokuu	Alus oli sodan alkaessa paluumatkalla Curacaosta. Lastattuaan lentopolttoaineita Gibraltarilla purjehti Ascensionin kautta Etelä-Atlantille, jossa tuki pääasiassa helikoptereiden toimintaa.
PLUMLEAF	19 200	1 960	15	Alus oli sodan sytyttyessä lähdessä Gibraltarilta Persianlahdelle. Sai käskyn purjehtia Isoon-Britanniaan. Kohtasi matkallaan Canberran ja Elkin, joiden kanssa harjoitelti RAS-täydennystä. Lastattuaan Portlandissa purjehti RFA Regentin kanssa etelään. Tavoitti Ascensionin eteläpuolella LSL-alusten osaston, jonka kanssa jatkoi matkaansa. Saavuttuaan saartovyöhykkeelle tuki lentotukialusosastoa. 31.6. alkaen oli osa tankkialusten ketjua, joka tuki Isoon-Britanniaan palaavia aluksia.
LAIVASTO-OSASTOJEN TÄYDENNYSALUKSET (RAHTIALUKSET)				
FORT AUSTIN	22 750	1 979	20 29.3. / kesäkuu	Alus oli sodan sytyttyessä juuri palannut Omanin lahdelta. Purjehti Ascensionille, jossa laivalle lastattiin Etelä-Georgian valtaukseen osallistuvia SAS:n sotilaita ja helikoptereita. Palasi Etelä-Georgialta Ascensionille, jossa alukselle siirrettiin materiaalia. Tämän jälkeen liittyi taisteluosastoon. Osallistui maihinnousuosaston sukellusveneiden torjuntatoimiin ja purki pääosan lastistaan San Carlosissa.
RESOURCE	23 000	1 967	19 5.4. / heinä- kuu	Tuki taisteluosastoa alusta alkaen koko operaation ajan. Oli eräs ensimmäisistä rahtialuksista, joka purjehti maihinnousun yhteydessä San Carlosin lahdelta, jossa pysyi myös ilmahyökkäysten ajan. Alus kävi kerran Etelä-Georgialla täydentämässä lastiaan siviilialusten kuljettamalla materiaalilla. Sodan aikana alukselta siirrettiin 4 000 kuormalavaa a-tarvikkeita ja muuta materiaalia.
REGENT	23 000	1 967	19 19.4. /	Alukselle lastattiin 2 kpl 848. Hekolaiveen Wessex-heko-a. Tuki lentotukialus- ja maihinnousuosastojen näiden purjehtien täydentämistä San Carlosin alueella. Alus kävi kerran Etelä-Georgialla täydentämässä lastiaan siviilialusten kuljettamalla materiaalilla. Sodan aikana alukselta siirrettiin 3 248 kuormalavaa a-tarvikkeita ja muuta materiaalia.
FORT ORANGE	22 750	1 979	20 14.5. / syyskuu	Oli sodan sytyttyessä peruskorjauksessa telakalla. Korjaustyöt saatettiin loppuun aluksen ollessa merellä. Liittyi taisteluosaston mukaan 3.6. Toimi sodan jälkeen varastoaluksena Port Stanleyssä.

LIITE 3  
3(4)

ALUKSEN NIMI	TEKNISET TIEDOT			LÄHTÖ- JA PALUUPVÄ	TOIMINTA
	KOKO (tn)	RAKV	NOP (s)		
VARASTOALUS					
STROMNESS	16 800	1 967	17	5.4. /	Sodan sytyessä alus oli varastoituna Portsmouthissa (kuitenkin purjehduskunnossa). laivalle lastattiin 45. MerivP (yhteensä 416 m) ja muuta materiaalia. Mahinnousun yhteydessä purjehti San Carlosin lahdelle. Nouti Etelä-Georgialta 400 Queen Elisabeth II:n tuomaa sotilasta ja siviilialusten kuljettamaa materiaalia.
LSL-ALUKSET (Sir Lancelot -lka)					
SIR GERAIN	5 674	1 967	17	6.4. /	Alukselle lastattiin 450 merijalkaväen sotilasta, 3 kpl Gazelle-hekoa ja materiaalia. Ascensionilla osa aluksen lastista siirrettiin toisiin aluksiin ja alukselle siirrettiin uutta materiaalia (=siirto-kuormaus). Kuljetti osan mahinnousujoukosta San Carlosin lahdelle 21.5. Toimi myöhemmin mahinnousujoukkojen tukialuksena. Aluksella oli merkittävä osuus hekojen polttoainetäydennysten antamisessa.
SIR PERCIVALE	5 674	1 968	17	/ heinäkuu	Alukselle lastattiin 310 merijalkaväen sotilasta, 3 kpl Gazelle-heko:a ja materiaalia. Liittyi Ascensionilla mahinnousuosastoon 1.5. Kuljetti osan mahinnousujoukosta San Carlosin lahdelle 21.5., minkä jälkeen purjehti TEZ-vyöhykkeelle noutaakseen täydennystä. Osallistui toiseen mahinnousuun kuljettamalla materiaalia Teal Inlettiin.
SIR TRISTRAM	5 674	1 967	17	/ 16.3.1983	Laiva purjehti Belizestä suoraan Ascensionille, jossa alukselle lastattiin 105 mm:n kt-patteri, Rapier it-ohjuspatteri ja muita joukkoja sekä materiaalia. Kuljetti lastinsa San Carlosin mahinnousualueelle. Vaurioitui pahasti 8.6. Fitzroyssa.
SIR BEDIVERE	5 674	1 967	17	/ marraskuu	Alus oli sodan sytyessä Kanadan länsirannikolla (=Tynnellä valtamerellä). Saapui Ascensionille 14.5. jolloin liittyi mahinnousuosastoon. Purjehti San Carlosiin 24.5. jossa joutui argentiinilaisien ilmapommituksen kohteeksi. Osuneiden pommien jäätyä suutareiksi vaurioitui vain lievästi.
SIR LANCELOT	5 550	1 964	17	/ 26.7.	Alukselle lastattiin 310 merijalkaväen sotilasta, 3 kpl Gazelle-heko:ta ja a-tarvikkeita. Liittyi Ascensionilla mahinnousuosastoon. Kuljetti sotilaat ja materiaalin San Carlosin lahdelle 21.5. Joutui argentiinilaisien ilmapommituksen kohteeksi. Osuneiden pommien jäätyä suutareiksi vaurioitui ja oli osittain poissa käytöstä 28.6. saakka. Kuitenkin alusta voitiin käyttää heko:en tukeutumiseen ko. aikana.
SIR GALAHAD	5 674	1 966	17	/ upposi	Alukselle lastattiin 350 merijalkaväen sotilasta, 3 kpl Gazelle-heko:ta ja materiaalia. Liittyi Ascensionilla mahinnousuosastoon. Kuljetti osan mahinnousujoukosta 21.5. San Carlosin lahdelle, jossa joutui argentiinilaisien ilmapommituksen kohteeksi. Vaurioiden korjaamisen jälkeen palasi San Carlosiin noutamaan Welsh Guardsin miehiä. Purjehti 8.6. Fitzroyn alueelle, jossa upposi argentiinilaisien pommituksen jälkeen.

LIITE 3  
4(4)

ALUKSEN NIMI	TEKNISET TIEDOT			LÄHTÖ- JA PALUUPVÄ	TOIMINTA
	KOKO (tn)	RAKV	NOP (s)		
HELIKOPTERIEN TUKIALUS					
ENGADINE	8 960	1 967	16	10.5. / 30.7.	Alukselle lastattiin 270 Laivaston miestä ja heko.a. Saapui San Carlosin lahdelle 9.6. Toimi kaikkien maihin sijoitettujen ilma-alusten toisen ja kolmannen tason huolto- ja tukeutumispaikana. Sodan aikana alukselle laskeuduttiin 1 606 kertaa.

Lähteet:

Villar, Roger: Merchant Ships at War; The Falklands Experience, s. 183 -188.  
Brown, David: The Royal Navy and The Falklands War, s. 363 - 364.



MAAPERAAATIOIHIN OSALLISTUNEET BRITTIJOUKOT FALKLANDIN SODASSA

JOUKON NIMI	VAHVUUS	SUOMENKIELINEN NIMI	RASKAS KALUSTO	HUOM.
<b>3 Commando Brigade</b>		<b>3. Merijalkaväkiprikaati</b>		
Brigade Headquarters		Prikaatin esikunta		
Commando Brigade Headquarters and Signals Squadron Royal Marines		Esikunta- ja viestikomppania		
Rear Link Detachment 30 Signal Regiment Royal Signals		Linkkijoukue/ 30. Viestirykmentti		
Y Signals Troop Royal Marines		Elektronisen sodankäynnin joukue		
D and G Squadrons 22nd Special Air Service Regiment	~100 - 120 miestä	D- ja G-Komppania/ 22. Erikoisjoukkojen rykmentti		Käytettiin tiedusteluun ja iskuihin.
2, 3, and 6 Sections Special Boat Squadron	~50 miestä	2.,3., ja 6. ryhmä/ Merijalkaväen erikoisjoukkojen komppania		Käytettiin lähinnä maihinnousurantojen tiedusteluun.
Mountain and Arctic Warfare Cadre Royal Marines	~35 miestä	Talviasteiden koulutusosasto		Käytettiin prikaatin tiedustelujoukkueena.
40 Commando Royal Marines	~650 miestä	40. Merijalkaväkipataljoona	6*81 mm kranaatinheitin 14*Milan-panssarintorjuntaohjus	
42 Commando Royal Marines	~650 miestä	42. Merijalkaväkipataljoona	"	
45 Commando Royal Marines	~650 miestä	45. Merijalkaväkipataljoona	"	
2nd Battalion Parachute Regiment	~600 miestä	2. Laskuvarjopataljoona	6*81mm kranaatinheitin Milan-panssarintorjuntaohjuksia	
3rd Battalion Parachute Regiment	~600 miestä	3. Laskuvarjopataljoona	"	
3 and 4 Troops B Squadron Blues and Royals Horse Guards and 1st Dragoons	~30 miestä	3 - 4. Tiedustelupanssarivaunuujoukue	4 kpl Scimitar-tiedpsv 4 kpl Scorpion-tiedpsv 1 kpl Samson-huolto-psv	
29 Commando Regiment Royal Artillery	~400 miestä	29. Kenttätykistirykmentti	18 *105 mm kanuuna	Kokoonpanoon kuului kolme tulipatteria ja 148. Tulenjohtopatteri.

LIITE 4  
2 (4)

<b>JOUKON NIMI</b>	<b>VAHVUUS</b>	<b>SUOMENKIELINEN NIMI</b>	<b>RASKAS KALUSTO</b>	<b>HUOM.</b>
29 Battery, 4 Field Regiment Royal Artillery		29. Patteri/ Kenttätukirykmentti 4	6 *105 mm kanuuna	
Forward Observation Officers of the 4 Field Regiment Royal Artillery		Tulenjohtoryhmiä/ Kenttätukirykmentti 4		
605, 611 and 612 Tactical Air Control Parties Royal Marines		605., 611. ja 612. Ilmatulenjohtoryhmiä		
613 Tactical Air Control Party		613. Ilmatulenjohtoryhmä		
3 Commando Brigade Air Squadron Royal Marines		3. Merijalkaväkiprikaatin helikopterilaivue	9*Gazelle-helikopteri 6*Scout-helikopteri	
Flight 656 Squadron Army Air Corps		Lentue/ 656. Helikopterilaivue	3*Scout-helikopteri	
T Battery, 12 Air Defence Regiment Royal Artillery		Ilmatorjuntaohjuspatteri (K)/ 12. Ilmatorjuntarykmentti	12*Rapier-kohdeilmatorjunta-ohjus	
Air Defence Troop 3 Commando Brigade	~30 miestä	Lähi-ilmatorjuntaohjusjaos (L)/ 3. Merijalkaväkiprikaati	Blowpipe-lähi-ilmatorjuntaohjuksia	
Troop, 43 Air Defence Battery; 32 Guided Weapons Regiment Royal Artillery	~30 miestä	Lähi-ilmatorjuntaohjusjaos (L)/ 43. Ilmatorjuntapatteri	"	
59 Independent Commando Squadron Royal Engineers	~240 miestä	59. Merijalkaväen pioneerikomppania		
Detachment 49 Explosive Ordnance Disposal Squadron, 33 Engineer Regiment		Raivaajaosasto/ 33. Pioneerirykmentti		
Explosive Ordnance Disposal Team/ Royal Air Force		Raivaajaryhmä/ Kuninkaalliset ilma-voimat		
1st Raiding Squadron Royal Marines		1. Syöksyvenekomppania		
Troop; 9. Parachute Engineer Squadron		Pioneerijoukkue/ 9. Pioneerikomppania (maahanlaskujoukoista)		
Commando Logistic Regiment Royal Marines		Huoltorykmentti/ 3. Merijalkaväkiprikaati		
Surgical Support Teams		Leikkaussaliryhmiä		
Troop: 16 Field Ambulance Royal Army Medical Corps		Laakintäjoukkue/ 16. Laakintahuoltokomppania		
Commando Forces Band Royal Marines		Merijalkaväen soittokunta		Soittajat toimivat laakintamiehinä.
Detachment 81 Ordnance Company Royal Army Ordnance Corps		Varastojoukkue/ 81. Varastokomppania		

LIITE 4

3 (4)

JOUKON NIMI	VAHVUUS	SUOMENKIELINEN NIMI	RASKAS KALUSTO	HUOM.
Detachments; 47 Air Despatch Squadron		Kuljetusosasto		
Detachments; 17 Port Regiment Royal Corps of Transport	~155 miestä	Kuljetusosasto		
Field Records Office Royal Marines		Esikuntajoukkue		
Postal and Courier Communications Unit Royal Engineers		Kenttäposti- ja lähettiosasto		
Commando Forces News Team		Tiedotusryhmä		
<b>5 Infantry Brigade</b>		<b>5. Jalkaväkiprikaati</b>		
Brigade Headquarters		Prikaatin esikunta		
Brigade Headquarters and Signals Squadron		Esikunta- ja viestikomppania		
205 Signal Squadron (-)		205. Viestikomppania (-)		
2nd Battalion Scots Guards	~600 miestä	Scots Guards	6*81 mm kranaatinheitin	
1st Battalion Welsh Guards	~600 miestä	Welsh Guards	6*81 mm kranaatinheitin	
1st Battalion 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles	~720 miestä	Gurkha-pataljoona	8*81 mm kranaatinheitin	
Headquarters and 97 Battery, 4 Field Regiment Royal Artillery		Esikuntapatteri ja 97. Kenttätykistö- patteri/ Kenttätykistörykmentti 4	6*105 mm kanuuna	
656 Squadron(-) Army Air Corps		656. Helikopterilaivue(-)	6* Gazelle-helikopteri 3*Scout-helikopteri	
Troop, 43 Air Defence Battery; 32 Guided Weapons Regiment Royal Artillery	~30 miestä	Lähi-ilmatorjuntaohjusjaos (L)/ 43. Ilmatorjuntapatteri	Blowpipe-lähi-ilmatorjuntaoh- juksia	
36 Engineer Regiment Royal Engineers		36. Pioneerirykmentti		
9 Parachute Squadron Royal Engineers		9. Pioneerikomppania (maahanlasku- kot)		
421 Explosive Ordnance Disposal Company Royal Army Ordnance Corps		421. Raivaajakomppania		
16 Field Ambulance Royal Army Medical Corps		16. Lääkintäkomppania		
81 and 91 Ordnance Company		81. ja 91. Varastokomppania		
10 Field Workshop Royal Electrical and Mechanical Engineers		10. Kenttäkorjaamo		
Elements 160 Provost Company Royal Military Police		160. Sotilaspoliisikomppania (-)		

LIITE 4  
4 (4)

JOUKON NIMI	VAHVUUS	SUOMENKIELINEN NIMI	RASKAS KALUSTO	HUOM.
8 Field Cash Office Royal Army Pay Corps		8. Maksupiste		
407 Road Transport Troop Royal Corps of Transport		407. Kuljetusjoukkue		

Lähteet:

Middlebrook, Martin: Task Force, The Falklands War, 1982. Penguin Books, London 1987, s. 74 - 79.  
Niskanen, Harri: Falklandin sota 1982 merikuljetusten ja maihinnousujen kannalta tarkasteltuna.  
Yleisesikuntaupseerikurssit, Maanpuolustuskorkeakoulu 1995, liite 5.  
Thompson, Julian: No Picnic. Hippocrene Books Inc, New York 1985, s. 3 - 13.  
Oakley, Derek: The Falklands Military Machine. Book Club Associates, Wells 1989, s. 63, 79, 96, 98, ja 102.  
Washington, Linda: Ten Years On. Jolly and Barber Ltd, London 1992, s. 105 - 106.



MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULUN SOTAHISTORIAN LAITOKSEN  
JULKAISUSARJA

2

N:o 1. Martti Peltonen, Korean ja Vietnamin sotien vaikutukset ilma-aseen käyttöajatuksen ja käyttöön Yhdysvaltojen maavoimien sotatoimissa. Saarijärvi 1996.

N:o 2 Mikael Feldt, Israelin sotilaalliset vastatoimet Intifadan kukistamiseksi Lansirannalla ja Gazassa. Saarijärvi 1997.

N:o 3. Risto Kolstela, Clausewitz ja Yhdysvaltain sotataito. Saarijärvi 1998.

N:o 4. Pasi Kesseli (toim.), Kumouksellinen ja vastakumouksellinen sota. Tutkimus Malaijan (1948 - 60), Vietnamin (1946 - 75) ja Algerian (1954 - 62) sodista. Saarijärvi 1998.

N:o 5. Jari Leskinen, Taktisesta voitosta strategiseen tappioon. Yhdysvalloissa käyty väittely Vietnamin sodan (1965 - 75) strategiasta, taktiikasta ja opetuksista. Jyväskylä 1998.



ISBN 951-25-1163-0

ISSN 1456-4874

Maanpuolustuskorkeakoulu  
National Defence College